

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 13

DEUXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1912-13



VOLUME XLVII

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

DEUXIEME SESSION, DOUZIEME PARLEMENT, 1912-13.

A

B

C

D

De James Gibson, ex-directeur de la poste d'Alameda, Sask., qui a confié sa charge à E. Cronk. 61*oo*
Du capitaine C. E. Miller, du 75e régiment. 61*pp*
De J. N. N. Poirier, percepteur de l'accise, Victtoriaville, Québec, etc. . .. 61*qq*
De Abraham Astephen, interprète, département de l'immigration, Sydney-nord, N.-E. 61*rr*
De Robert Dow, division de l'immigration, ministère de l'Intérieur, Ottawa. 61*ss*
De John Ware, division de l'immigration, ministère de l'Intérieur, Ottawa. 61*tt*
De Richd. Hickey, division de l'immigration, ministère de l'Intérieur, Sydney-nord, N.-E. 61*uu*
Du Dr J. W. McLean, médecin examinateur, division de l'immigration, Sydney-nord, N.-E. 61*vv*
De John A. McRea, gardien de phare, Ile-Margaree, N.-E. 61*ww*
De Thos. Brymer, gardien de phare, L'Ardoise d'en bas, comté de Richmond, N.-E. 61*xx*
De Dominique Boudrot, entrepreneur, bouées, Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E. 61*yy*
De Fredk. F. Doucet, gardien de phare, Caraquet, comté de Gloucester, N.-B. 61*zz*
De W. H. Henlow, gardien des signaux de tempêtes, Liscomb, N.-E. 61*aaa*
De David Falconer, gardien de phare, Ile Cariboo, Pictou, N.-E. 61*bbb*
De M. Wilson Lawlor, commissaire du port de Sydney-nord, N.-E. 61*ccc*
De P. J. McDonald, commissaire de port, Sydney-nord, N.-E. 61*ddd*
De tous les gardiens de phares dans la province de la Nouvelle-Ecosse depuis le 11 octobre 1911, etc. 61*eee*
Nombre des destitutions des bureaux publics du ministère de la Marine et des Pêcheries, comté de Bonaventure. 61*fff*
Destitution de H. L. Tory, officier des pêcheries, comté de Guysborough, N.-E., etc. 61*ggg*
De John W. Davis, officier des pêcheries, Guysborough, N.-E., etc. . .. 61*hhh*
De Martin Bourque, gardien de phare, Rivière-Bourgeois, N.-E. 61*iii*
De Fredk. Poirier, entrepreneur, bouées, Rivière-Descousse, N.-E. 61*jjj*
Du Dr Geo. Pinault, médecin du bureau de santé, réserve des sauvages comté de Bonaventure, Qué. 61*kkk*
De Fredk. Veit, ministère de la Marine et des Pêcheries, comté de Gaspé, Québec. 61*lll*
De Alfred Lalonde, à l'entrepôt, cours de l'Etat, Saint-Joseph de Sorel. . 61*mmm*
De Jas. Webber, gardien de phare, Farr-Bay-Point, N.-E. 61*nnn*
De Baptiste Desjardins, gardien de phare à Kamouraska, Québec. . .. 61*ooo*
De Angus Smith, pilote sur le steamer *Earl Grey*. 61*ppp*
De Michael J. Sampson, gardien de phare à L'Ardoise d'en bas, N.-E. . 61*qqq*
De Wm. Hackett, commissaire du port, Sydney-nord, N.-E. 61*rrr*
De Hormisdas Lacasse, gardien du quai de l'Etat, Wendover, comté de Prescott, Ont., etc. 61*sss*

D

De Geoffrey Gorman, patron de chaloupe, station des bateaux de sauvetage, Herring-Cove, comté d'Halifax, N.-E. 61*ttt*
Du capitaine Geo. Wetmore, maître de port, Yarmouth, N.-E. 61*uuu*
De Stanley Henlew, gardien de phare, Liscomb, Guysborough, N.-E. 61*vvv*
De H. C. V. Le Vatte, employé des pêcheries, Louisbourg, Cap-Breton, N.-E. 61*www*
De Elias M. Boudrot, gardien des signaux de tempêtes, Petit-de-Grat, N.-E. 61*xxx*
De A. B. Cox, surintendant des usines pour l'extraction de l'huile du chien de mer, Canso, N.-E. 61*yyy*
De Jeffrey Crespo, sous-percepteur des douanes, Havre-au-Bouche, N.-E. . 61*zzz*
De Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B. 61*aaaa*
De L. W. Pye, officier des douanes à Liscomb, N.-E. 61*bbbb*
De Lucien O. Thisdale, employé des douanes à Valleyfield, Québec. . .. 61*cccc*
De Alex. Macdonald, Doctor's-Brook, sous-percepteur des douanes. . .. 61*dddd*
De Henry Cann, douanier de Sydney-nord, N.-E. 61*eeee*
De Chas. Meunier, douanier, Marieville, Qué. 61*ffff*
De Geo. H. Cochrane, percepteur des douanes, Moncton, N.-B., etc. . .. 61*gggg*
De C. Michaud, directeur de la poste de Saint-Germain, comté de Kamouraska, Qué. 61*hhhh*
De Emile Archambault, facteur à Montréal. 61*iiii*
De Norman Morrison, directeur de la poste, Ferguson's-Lake, N.-E. . .. 61*jjjj*
De D. J. McKillop, directeur de la poste à McKillop, N.-E. 61*kkkk*
Réponse *re* enquête récemment tenue au bureau de poste de Saint-Agathe, comté de Terrebonne. 61*llll*
Destitution de Bertie Boudrot, gardien de phare à Poulamon, comté de Richmond, N.-E. 61*mmmm*
De Léon Rivest, de J. B. Lachapelle et de Louis Dubois, gardiens de phare à Repentigny, Qué. 61*nnnn*
De L. P. Carignan, garde-forestier, Champlain, Québec. 61*oooo*
De Jas. S. Harvey, de W. L. Kempffer, de J. Herbert Sweetman, de J. B. LeBlanc, de J. Nadeau, douaniers, Québec. 61*pppp*
De Wm. March, douanier, à Little-Pond, Sydney-Mines, N.-E. 61*qqqq*
De Duncan McDonald, douanier, Athelstan, Québec. 61*rrrr*
De Lemuel Bent, percepteur des douanes, Oxford, N.-E. 61*ssss*
De Pascal Poirier, percepteur des douanes, Descouse, N. E. 61*tttt*
De Donald J. Hachey, percepteur des douanes, Bathurst, N.-B. 61*uuuu*
De John Maher, du ministère des Douanes à Montréal. 61*vvvv*
De Peter Fougère, douanier, Petit-de-Grat, N.-E. 61*wwww*
De Jas. Grantmyre, douanier de Petit-Bras-d'Or, N.-E. 61*xxxx*

D

D

De Philip H. Ryan, Intercolonial, Mulgrave, N.-E.. .. ..61 (9*u*)
Des directeurs de la poste et autres employés des postes du Canada, du 1er juillet 1896 à octobre 1911, et de 1911 à date. Aussi, nombre des bureaux de poste dans chaque province jusqu'au 1er juillet 1896.. .. ..61 (9*v*)
Du Dr Clarence T. Campbell, inspecteur des postes, London, Ont.. ..61 (9*w*)
Réponse *re* nombre des directeurs de la poste qui ont été démis dans Missisquoi depuis le mois d'octobre 1911.. .. ..61 (9*x*)
Réponse concernant les changements dans les bureaux de poste ou charges de directeurs de la poste dans le comté de Bonaventure, du 5 décembre 1912 à date.. .. ..61 (9*y*)
Destitution de S. A. Johnson, directeur de la poste à Petite-Rivière, N.-E.61 (9*z*)
De Murdock McKenzie, directeur de la poste, Millville, Boularderie, N.-E.61 (10*a*)
De Jas. Stewart, directeur de la poste, Middletotn, N.-E.. .. ..61 (10*b*)
De Lauchlin McNeil, directeur de la poste, New-France, N.-E.. .. ..61 (10*c*)
De Frank Dunlop, directeur de la poste, Groves-Point, N.-E.. .. .. ..61 (10*d*)
De A. W. Salsman, directeur de la poste, Middle-Country-Harbour, N.-E.. .. ..61 (10*e*)
De Richd. Conroy, directeur de la poste, Cross-Roads, N.-E.. .. ..61 (10*f*)
De Abner Carr, directeur de la poste, St-Francis-Harbour, N.-E..61 (10*g*)
De Parker Sangster, directeur de la poste, Upper-New-Harbour, N.-E.61 (10*h*)
De Alex. Marion, directeur de la poste, Rockland, Ont.. .. ..61 (10*i*)
Réponse supplémentaire aux accusations de partisannerie politique portées contre les directeurs de la poste dans le comté de Russell. 61 (10*j*)
Destitution de Matthew Boutilier, directeur de la poste à Mushaboom, N.-E.. .. ..61 (10*k*)
Noms des directeurs de la poste destitués dans le comté de Joliette, de 1896 à septembre 1911, etc.. .. ..61 (10*l*)
Destitution de T. Doane Crowell, directeur de la poste à Shag-Harbour, N.-E.. .. ..61 (10*m*)
Destitution des directeurs de la poste dans le comté de Vaudreuil, dates de la nomination, etc.. .. ..61 (10*n*)
De Mme Spinney, directrice de la poste à Upper-Port-La Tour, N.-E.61 (10*o*)
Nombre des directeurs de la poste destitués dans le comté de Rimouski, depuis le 21 septembre 1911, etc.61 (10*p*)
Nombre des fonctionnaires publics destitués dans le comté de Wright jusqu'au 19 décembre 1912, etc.. ..61 (10*q*)
Destitution de John R. McLennan, concierge des édifices publics à Inverness, N.-E.. .. ..61 (10*r*)
De Jas. Arbuckle, gardien des édifices publics, Pictou, N.-E.. .. .. ..61 (10*s*)
De Mary Dunlop, télégraphiste à Groves-Point, N.-E.. .. ..61 (10*t*)
Du contremaître des travaux publics dans le comté de Gloucester, N.-B., du 21 septembre 1911 à date..61 (10*u*)
Du capitaine Lyons de la drague *Northumberland* et nomination de son remplaçant.. .. ..61 (10*v*)

D

De Jas. McCartin, inspecteur de béton sur la *Plaza*, cité d'Ottawa.. ..61 (10*w*)
De Robt. C. Morrison, directeur de la poste à St-Peters, N.-E.. .. .. ..61 (10*x*)
De Richd. Dugas, aide aux signaux de tempête à Alder-Point, N.-E..61 (10*y*)
Réponse *re* noms de tous les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries du comté de Pictou, N.-E., qui ont été destitués.. ..61 (10*z*)
Destitution de Wm L. Munro, gardien de phare à Whitehead, N.-E.. ..61 (11*a*)
De Alex. R. McAdam, officier des pêcheries du comté d'Antigonish, N.-E.. .. ..61 (11*b*)
De Stephen C. Richard, gardien de phare à Charlos-Cove, N.-E.. ..61 (11*c*)
Réponse *re* noms, etc., de toutes les personnes de chaque ministère, services intérieur et extérieur, qui ont été démis à compter du 10 octobre 1911, etc.. .. ..61 (11*d*)
Réponse se rapportant aux fonctionnaires du district de Lotbinière que le gouvernement actuel a destitués.61 (11*e*)
Destitution de Mlle Gertie Lewis, directrice de la poste à Main-à-Dieu, Cap-Breton-sud, N.-E.. .. ..61 (11*f*)
De John Taylor, ex-directeur de la poste à Carnduff, Sastk., etc.. ..61 (11*g*)
De Frederick Mitchell, directeur de la poste à Dominion,N.-E.. .. ..61 (11*h*)
De Thos. J. Sears, directeur de la poste à Lochaber, N-E.. .. ..61 (11*i*)
Destitution du directeur de la poste à Alsack, Saskatchewan.. .. .. ..61 (11*j*)
Réponse *re* destitution ou nomination des gardiens des pêcheries, etc., comté de Guysborough, N.-E.. .. ..61 (11*k*)
Destitution de John R. Morrison, directeur de la poste à Oban, comté de Richmond, N.-E.. .. ..61 (11*l*)
Dr A. G. McDonald, directeur de la poste à North-East-Margaree, N.-E.. .. ..61 (11*m*)
Réponse *re* nombre des destitutions du comté de Qu'Appelle par le gouvernement actuel jusqu'au 5 décembre 1912.. .. ..61 (11*n*)
Destitution de David Reid, officier des pêcheries, Port-Hilford, N.-E.. ..61 (11*o*)
De Robert Musgrave, directeur de la poste à Sydney-nord, N.-E.. .. ..61 (11*p*)
De A. D. Archibald, directeur de la poste, Glenelg, N.-E.. .. .. ..61 (11*q*)
De Léon N. Poirier, directeur de la poste, Descousse, N.-E.. .. .. ..61 (11*r*)
De Norman McAskill, directeur de la poste, Framboise, N.-E.. .. .. ..61 (11*s*)
De A .T. Doucet, directeur de la poste et percepteur des douanes, Salmon-River, N.-E.. .. ..61 (11*t*)
De Mme Annie Gallivan, directrice de la poste, Whitney-Pier, N.-E..61 (11*u*)
De W. J. Paquet, directeur de la poste à Souris, I.P.-E.. .. ..61 (11*v*)
Du directeur de la poste à Saint-Anaclet, comté de Rimouski, Qué.. ..61 (11*w*)
De George Gunn, directeur de la poste à French-Village, Ile du Prince-Edouard.. .. ..61 (11*x*)
Réponse *re* nombre de destitutions des bureaux publics dans le comté de Mackenzie, Sask.. .. ..61 (11*y*)
Réponse *re* W. J. Code, commissaire *in re* accusations au sujet desquelles

D

D

D

E

I

J

K

L

P.

Q

R

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME A.

Cinquième recensement du Canada, 1911. Etendue et population par provinces, districts et sous-arrondissements. Vol. 1.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Volume I, parties A à J. Volume II, parties K à U. Volume III, parties V à Y. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présentés le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.

Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 3 février 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 10 mars 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 20 mai 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. White, le 26 novembre 1912.

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1911. Présenté par l'honorable M. White, le 26 novembre 1912.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1912. Présenté par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1912. Présenté par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

(Ce volume est relié en deux parties.)

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 30 janvier 1913, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 12 décembre 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie III. Commerce du Canada avec les pays étrangers autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 15 janvier 1913, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie IV. Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 17 février 1912, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*d*. Rapport de la Commission des grains. Statistiques des céréales, etc. Présenté par l'honorable M. Foster, le 3 février 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie VI. Services de paquebots subventionnés. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. (Accise, Partie I). Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912. Partie II. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport, relevés et statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie III. Falsification des substances alimentaires. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 25 mars 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1911. (Annexe du rapport du ministère de l'Agriculture pour l'année 1911). Présentées par l'honorable M. Borden, le 2 juin 1913.. .. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

18. Relevé de la douzième élection générale pour la Chambre des Communes du Canada, tenue les 14 et 21 septembre 1911. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 27 novembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18*a*. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Communes, durant 1912. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 10 mars 1913.
Imprimé pour la distri' ''ion et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie I. Présenté le 4 décembre 1912, par l'honorable M. Rogers. Partie II. Emmagasinage de l'eau de la rivière Ottawa et nivellement géoditique.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

(Ce volume est relié en deux parties.)

19*a*. Rapport de la Commission sur les voies navigables internationales.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1911 au 31 mars 1912. Présenté le 13 décembre 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1912. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 15 avril 1913.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1912. Présentée le 16 janvier 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20*c*. Le septième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1912. Présenté lé 25 novembre 1913, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20*d*. Statistique des téléphones du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912. Présentée le 17 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912. Présentée le 12 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912. Présentée le 7 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice 1911-1912. (Marine). Présenté le 16 décembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*a*. Onzième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 31 juin 1912. Présenté, le 11 avril 1913, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

21*b*. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1912. Présentée, 1913.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

21*c*. Supplément au quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1911-1912—division de la Marine—Influence des icebergs et de la terre sur la température de la mer. Présenté le 17 février 1913, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries). 1912. Présenté le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Rrapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Pelletier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 27 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

25*a*. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

25*b*. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1911-1912. Présenté le 6 juin 1913, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*d*. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau) pour l'année civile 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1912. Présenté le 29 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines pour l'année civile 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 29 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1912. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29*a*. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

29*b*. Rapport de la division des Archives du ministère du secrétaire d'Etat pour l'année 1912. Présenté le 2 juin 1913, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1912. Présentée le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Coderre.. .. .. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

31. Quatrième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1911 et le 31 août 1912. Présenté le 24 janvier 1913, par l'honorable M. Coderre.. .. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 24.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 24 avril 1913, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1912. Présenté le 31 novembre 1912, par l'Orateur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 27 novembre 1912, par l'honorable M. Doherty.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Cinquième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*c*. Rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions pour l'exercice clos le 31 mars 1912... .. .. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 25.

37. Huitième rapport annuel des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 12 décembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25—*Suite.*

38. Rapport du département du Service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Relevé des dépenses au compte des "Dépenses diverses imprévues", du 1er avril au 21 novembre 1912, conformément à la Loi des subsides de 1912. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

40. Etat des décisions du conseil du Trésor, aux termes de l'article 44 de la Loi du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 26 novembre 1912 par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

41. Relevé conforme à l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'année expirée le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White..*Pas imprimé.*

42. Rapport des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

43. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement pour l'exercice 1912-1913. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

44. Sommaire de l'administration des fonds de pensions et de retraite, dans le service civil, pour l'année expirant le 31 décembre 1912, indiquant les noms, le grade, le salaire, la durée de service, l'allocation et la cause de la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et spécifiant si la vacance a été remplie par avancement, ou par une nouvelle nomination, ainsi que le salaire du nouveau fonctionnaire. Présenté le 26 novembre 1912 par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

45. Relevé (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) des copies de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance concernant le chemin de fer Pacifique-Canadien qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882, depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Pas imprimé.

45*a*. Relevé des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année terminée le 1er octobre 1912. Présenté par l'honorable M. Roche, le 14 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimé.*

45*b*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 27 janvier 1913 pour une copie de toutes les requêtes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'effet d'être autorisée à émettre de nouvelles actions du fonds capital, adressées au Gouverneur en conseil, et de toute la correspondance à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913, par l'honorable M. Coderre.. .. ..*Pas imprimée.*

46. Réponse à ordre du 18 mars 1912, copie de tous rapports faits par les inspecteurs des agents chargés du placement des immigrants, tant domestiques qu'ouvriers de ferme, dans Ontario et Québec, pendant les années 1910 et 1911. Présentée le 27 novembre 1912, par M. Sutherland.. .. ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à ordre du 11 mars 1912, copie de tous télégrammes, lettres ou autres documents en rapport avec des plaintes de quelque nature que ce soit, portées contre les agents à commission chargés de trouver de l'emploi pour des ouvriers de ferme dans l'Ontario, ainsi que contre des personnes travaillant pour le compte d'aucune agence dans l'Ontario, au cours des années 1910 et 1911. Présentée le 27 novembre 1912, par M. Sutherland.
Pas imprimée.

48. Copie de l'ordre en conseil 1275 du C. P. en date du 13 mai 1912: Indemnité à être payée aux hommes de la Marine Royale Canadienne qui deviendront invalides à la suite de blessures ou de maladies contractées au cours des exercices, des instructions ou en faction. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 27 novembre 1912.. .. ..*Pas imprimée.*

48*a*. Copies des plans annexés à la soumission de MM. Cammel Laird et Cie, datée le 29 avril 1911, pour la construction de navires pour le service de la marine canadienne. Présentées par l'honorable M. Hazen, le 18 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

48*b*. "Loi concernant le Service de la Marine du Canada", copie du décret du conseil, n° C.P. 126, daté le 20 janvier 1913: Modification des règlements pour l'admission des cadets de marine. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 4 février 1913.. .. .. ..*Pas imprimée.*

49. Règlements édictés en vertu de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Etat des affaires de la Société Royale du Canada pour l'année expirée le 30 avril 1912. Présenté par l'honorable M. White, le 29 novembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

51. Ordonnances du territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en 1912. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 3 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 25—*Suite.*

52. Relevé des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, sous le régime de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

52*a*. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présentés le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimés.*

52*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, sur le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimés.*

52*c*. Réponse à ordre du 24 février 1913, copie de tous les règlements décrétés par le ministre de l'Intérieur touchant la disposition des terres fédérales, entre le 8 avril 1905 et le 12 octobre 1911. Présentée le 25 mars 1913, par l'honorable M. Roche.. .. .. ..*Pas imprimée.*

53. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (28 novembre 1911), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 4 décembre 1912.. ..*Pas imprimé.*

54. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 4 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

55. Délibérations de la conférence Canada-Indes Occidentales et convention entre le Canada et certaines colonies dans l'Inde Occidentale. Présentées par l'honorable M. Foster, le 4 décembre 1912.. .. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

56. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de la Loi du parc des Montagnes-Rocheuses, article 5 du chapitre 60 des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présentés par l'honorable M. Rogers, le 4 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimés.*

56*a*. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales et des parcs, article 19 du du chapitre 10, 1-2 George V. Présentés par l'honorable M. Roche, le 5 décembre 1912. *Pas imprimés.*

VOLUME 26.

57. Rapport de la Commission des services publics. Présenté par l'honorable M. Borden, le 9 décembre 1912. Parties I, II et III.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

(Ce volume est relié en deux parties.)

57*a*. Rapport sur l'organisation du service public du Canada par sir George Murray. Présenté par l'honorable M. Borden, le 18 décembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

58. Rapport, pour l'année précédente, des commissaires de l'Economie Interne de la Chambre des Communes, aux termes de la règle 9. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 9 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

59. Listes des relations commerciales entre les Antilles et le Canada, les Etats-Unis et le Royaume-Uni, compilées des livres bleus et statistiques des Antilles. Présentées par l'honorable M. Foster, le 12 décembre 1912.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

59*a*. Statistiques du Commerce concernant les importations et les exportations qui peuvent être en la possession du gouvernement *re* Antilles anglaises. (*Sénat*).. .. ..*Pas imprimées.*

60. Relevé faisant connaître la correspondance au sujet de la demande de soumissions pour les navires de guerre du Canada, avec copie des soumissions. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 12 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 27—*Suite.*

61. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et documents concernant le renvoi d'office de John R. McDonald, de Heatherton, comté d'Antigonish, agent des sauvages pour le district comprenant les comtés d'Antigonish et de Guysboro, et la nomination de son successeur. Présentée le 4 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr C. P. Bissett, médecin des sauvages à Salmon-River, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913. —*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michael Murphy, maître de poste à Pointe-Micheau, comté de Richmond, N.-E. Présenté le 4 janvier 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

61*c*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de David A. McLeod, maître de poste à Cleveland, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

61*d*. Réponse à ordre du 4 octobre 1912, copie de tous les documents, lettres, plaintes, télégrammes, rapports, etc., en la possession du département des Postes et se rapportant à la destitution de John Milward, maître de poste à Stormont, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Kenneth F. McAskill, maître de poste à Loch-Lomond, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913. —*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*f*. Réponse à adresse du 25 mars 1912, copie de toutes lettres, télégrammes, mémorandums et décrets du conseil concernant la destitution de M. W. W. Hayden, ci-devant gardien de quai à Digby, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. .*Pas imprimée.*

61*g*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes plaintes et accusations portées contre W. B. Langley, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*h*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Fred. E. Cox, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair. Pas imprimée.*

61*i*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes plaintes et accusations portées contre Simon Hodgson, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant en quelque manière sa destitution et la nomination de son successeur. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*j*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Henlow, mécanicien-chef à la homarderie de Canso, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61*k*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. LeVatte, maître du havre à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E. ; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

61*l*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Cummings, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*m*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. G. Mathews, patron du bateau de sauvetage à Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet ; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . .*Pas imprimée.*

61*n*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph Shean, maître de havre à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61*o*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michael J. Sampson, gardien du phare à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*p*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Alexis Vigneau, capitaine de côtre à Arichat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61*q*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Eméry Thivierge de la position d'inspecteur des pêcheries pour les comtés de Prescott et Russell. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*r*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, liste des fonctionnaires publics du département du Revenu de l'Intérieur, dans le comté de Saint-Jean-Iberville, remerciés par l'administration actuelle, depuis le 1er mai 1912, indiquant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et de tous rapports d'enquêtes, dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Demers*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*s*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, preuve, rapport d'enquête et autres documents en la possession du département du Revenu de l'Intérieur, concernant la révocation de Fabien Bugeaud, de Bonaventure, Québec, sous-inspecteur des poids et mesures dans le district de Québec et la nomination de son ou ses successeurs avec leurs noms, domiciles, salaires et fonctions ; ainsi que copie de tous documents relatifs à A. B. Caldwell, New-Carlisle, Québec, sous-inspecteur conjoint de J. Fabien Bugeaud, et à ses fonctions, ainsi que copie des recommandations faites pour les dites nominations. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

61*t*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Duncan McArthur de la division des pensions viagères, alors que la dite division était attachée au ministère du Commerce. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*u*. Réponse à ordre du 26 février 1912, copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, et preuves se rapportant à l'enquête faite par le Dr Shurtliff au sujet de la destitution de Charles O. Jones, maître de poste à Bedford, comté de Missisquoi. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*v*. Réponse à ordre du 1er avril 1912, copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, etc., en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, au sujet de la destitution d'Achibald Barss, maître de poste à New-Harbour (Ouest), comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*w*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912, copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution du docteur A. Allaire, chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et aussi concernant le paiement d'une gratuité ou allocation de retraite pour ses services. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval).* *Pas imprimée.*

61*x*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912, copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la révocation de Oscar Beauchamp, préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et aussi concernant le paiement d'une gratuité ou allocation de retraite pour ses services. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval).* *Pas imprimée.*

61*y*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John McDonald, préposé au fret et contrôleur sur l'Intercolonial, à Sydney-Mines, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet ; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Mackenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*z*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de Allan Kinney, de Linwood, comté d'Antigonish, sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*aa*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Landry, de Pomket, comté d'Antigonish, N.-E., chef de section, sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913. —*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61*bb*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de tous papiers, documents, rapports, correspondance, etc., concernant la destitution de Patrick Decoste, employé sur le bac à vapeur *Scotia*, entre Mulgrave et Point-Tupper, sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 16 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

61*cc*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Harry E. McDonald, sous-ingénieur au canal St. Peters, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61*dd*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, papiers, documents, télégrammes et accusations concernant une plainte contre Neil Ross, cantonnier sur l'Intercolonial à West-River, comté de Pictou, la preuve faite à l'enquête, le rapport du commissaire enquêteur, et aussi copie de toutes lettres, papiers et documents concernant la nomination de son successeur. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Macdonald*. . *Pas imprimée.*

61*ee*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de James Armstrong, de Heatherton, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*ff*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas J. Gray, inspecteur de wagons sur l'Intercolonial à Westville, comté de Pictou. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

61*gg*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toute correspondance, télégrammes et rapports concernant la destitution de Colin Macdonald, de James-River-Station, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et la nomination de son successeur. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*hh*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. T. Gannon, réparateur et inspecteur de wagons à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61*ii*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de Hubert Mayotte, de Tracadie, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*jj*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de John McDonnell, de Afton-Station, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusation portées contre lui. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*kk*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Landry, de Pomket, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*ll*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. McDougall, chef de section, Intercolonial, Grand-Narrows, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61*mm*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan A. Coffey, éclusier au canal Saint-Peters, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur; et aussi, réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. A. McNeil, éclusier au canal Saint-Peters, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61*nn*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John P. Meagher, contremaître sur le S.S. *Scotia*, Mulgrave, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M Sinclair.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61*oo*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, preuve, rapports et correspondance entre le ministre des Postes ou quelques-uns des officiers du département et James Gibson, ci-devant maître de poste de Alameda, Saskatchewan, concernant les instructions adressées à ce dernier aux fins de remettre sa charge à E. Cronk. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*pp*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, etc., en rapport avec le renvoi du capitaine C. E. Miller du 75me régiment. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*qq*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes concernant la destitution de J. N. N. Poirier, percepteur des droits d'accise à Victoriaville, P.Q.; de l'enquête faite par N. Garceau et par le ministre du Revenu de l'Intérieur, et plus spécialement de deux affidavits donnés par Ludger Fréchette et Joseph Faucher. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Brouillard*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*rr*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Abraham Astephen, interprète du département d'Immigration à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. ..*Pas imprimée.*

61*ss*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Robert Dow de la division d'immigration du ministère de l'Intérieur à Ottawa. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

61*tt*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, etc., concernant la destitution de John Ware, de la division d'immigration du département de l'Intérieur, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*uu*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Hickey, agent d'immigration à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*vv*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr J. W. McLean, médecin-examinateur du département de l'Immigration à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61*ww*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John A. McRae, gardien de phare à l'île Margaree, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 17 janvier.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

61*xx*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas Brymner, gardien de phare, à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*yy*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Dominique Boudrot, entrepreneur de la pose de bouées à Petit de Grat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61*zz*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Frederick F. Doucet, gardien du phare à l'entrée du havre de Caraquet, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (3*a*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. H. Henlow, gardien du signal de tempête, Liscomb, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (3*b*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de David Falconer, gardien du phare à l'île Caribou, comté de Pictou. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (3*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Wilson Lawlor, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de P. J. McDonald, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*e*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les noms de tous les gardiens de phare dans la province de la Nouvelle-Ecosse qui ont été destitués depuis le 10 octobre 1911, avec mention de la date du renvoi de service. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*f*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître en détail le nombre des destitutions ordonnées par le département de la Marine et des Pêcheries, jusqu'à ce jour, dans le comté de Bonaventure, avec mention des noms des employés révoqués, des raisons de leur renvoi, des accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues; de plus, liste des nouvelles nominations faites par le département, contenant les noms des titulaires, leurs résidence, salaire et fonctions, ainsi que copie des recommandations en leur faveur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*g*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de H. L. Tory, garde-pêche à Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête Présentée el 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*h*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, notes de preuve, rapports d'enquêtes, et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant le renvoi de John W. Davis, officier de pêcheries, Guysborough, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M.. Sinclair.*
Pas imprimée.

61 (3*i*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

61 (3*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Poirier, entrepreneur de pose de bouées, à Descouse, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*k*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et pétitions pour ou contre la destitution du Dr George Pinault, médecin de la réserve des sauvages Micmacs, à Sainte-Anne de Ristigouche, comté de Bonaventure, Québec, et de tous documents concernant la nomination de son successeur; aussi, état donnant les nom, domicile, salaire et fonctions du nouveau titulaire. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*l*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de tous papiers, lettres, etc., concernant la destitution de Frederick Veit, employé par le département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Gaspé. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*m*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déclaration ou autre document quelconque en la possession du département de la Marine et des Pêcheries et se rapportant à la destitution de M. Alfred Lalonde, employé aux magasins des chantiers du gouvernement à Saint-Joseph de Sorel, et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Cardin*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*n*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes et autres papiers ou documents en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, concernant la destitution de James Webber, gardien de phare à Torbay-Point, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*o*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de tous les documents, lettres, enquête, rapports, témoignages, etc., se rapportant à la destitution ou à la résignation de Baptiste Desjardins, comme gardien du phare de Kamouraska. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (3*p*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Angus Smith, pilote sur le steamer *Earl Grey;* aussi, copie de toute preuve faite lors de la dernière enquête tenue au sujet des dites plaintes et du rapport de l'enquêteur à ce sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Macdonald* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*q*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michel J. Sampson, gardien de la station de signaux à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*r*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Wm. Hackett, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. McKenzie* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*s*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant la destitution de Hormisdas Lacasse, préposé au quai du gouvernement à Wendover, dans le comté de Prescott, Ont., et la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913. —*M. Proulx* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*t*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, preuve et correspondance au sujet de la destitution de Geoffrey Gorman, chef de la station de sauvetage à Herring-Cove, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*u*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du capitaine George Wetmore, maître du havre à Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E., (mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur) et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Chas. Lane, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

61 (3*v*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Stanley Henlow, gardien de phare à Liscomb, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*w*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. LeVatte, gardien des pêcheries à Louisbourg, Cap-Breton-sud, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Carroll* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*x*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Elias M. Boudrot, gardien de la sirène d'alarme à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*y*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. B. Cox, surintendant de l'usine de réduction, Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte* . . *Pas imprimée.*

61 (3*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Jeffrey Crespo, sous-percepteur de douane, à Havre-au-Boucher, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution, et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Douanes et toute autre personne au sujet de la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B.; aussi, de toute preuve et rapport sur preuve en la matière. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Michaud.* *Pas imprimée.*

61 (4*b*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de L. W. Pye, officier de douane, Liscomb, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913—*M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (4*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes, accusations, enquêtes, rapports, correspondance et de tous documents se rapportant à la destitution de Lucien O. Thisdale, employé de douane à Valleyfield, Qué., et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Papineau*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*d*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et autres documents concernant la destitution de Alexander Macdonald, de Doctor's-Brook, comté d'Antigonish, sous-percepteur de douane. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*e*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Cann, officier de douane à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*f*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents concernant la destitution de Charles Meunier, douanier à Marieville, Qué. Présentée le 20 janvier 1913. —*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*g*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes, instructions et minutes de preuve concernant toute enquête faite, et de tous autres papiers et documents concernant la destitution de George H. Cochrane, percepteur de douane au port de Moncton, N.-B. ; aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance entre l'honorable ministre des Douanes et le député représentant le comté de Westmoreland, N.-B., et de toutes lettres, papiers, télégrammes, recommandations, nominations et autres papiers et documents touchant la nomination d'un percepteur de douane en remplacement du dit George H. Cochrane. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*h*). Réponse à ordre du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution de C. Michaud, maître de poste à Saint-Germain de Kamouraska, et la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*i*). Réponse à ordre du 25 mars 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations se rapportant en quelque manière à la destitution de M. Emile Archambault, facteur à Montréal, ainsi que copie de l'e[illegible] et du rapport de l'enquête tenue à son sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

61 (4*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Norman Morrison, maître de poste à Ferguson's-Lake, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. McKillopp, maître de poste à McKillopp, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 janvier 1913.— *M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*l*). Réponse à ordre du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête tenue récemment au bureau de poste de Sainte-Agathe, comté de Terrebonne. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1911,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Bertie Boudrot, gardien de phare, à Poulamond, comté de Richmond, N.-E. ; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière ; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . *Pas imprimée.*

61 (4*n*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations, demandes d'enquêtes se rapportant en quelque manière aux gardiens de phare de Repentigny, P.Q., MM. Léon Rivest, J. B. Lachapelle et Louis Dubois, depuis le vingt et un septembre dernier, ainsi que copie de l'enquête et du rapport de l'enquête tenue en la matière. Présentée le 22 janvier 1913.— *M. Séguin*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*o*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant la destitution de L. P. Carignan, garde-forestier dans le comté de Champlain, Québec. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . *Pas imprimée.*

61 (4*p*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, requêtes, mémoires, rapports d'enquête, etc., en la possession du département des Douanes, au sujet de la destitution des douaniers suivants : James S. Harvey, New-Richmond, Qué., W. L. Kempffer, Paspébiac, Qué., J. Herbert, Sweetman, Port-Daniel, Qué., J. D. Leblanc, Carleton, Qué., J. Nadeau, Nouvelle, Qué. Copie des recommandations en faveur de la nomination des remplaçants, avec mention des noms des nouveaux

VOLUME 27—*Suite.*

titulaires, de leurs salaires, de leur résidence; et copie des instructions émises. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*q*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William Marsh, douanier à Petit-Etang, Sydney-Mines, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*r*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de Duncan McDonald, douanier, à Athelstan, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve faite devant le commissaire enquêteur. Présentée le 24 janvier 1913—*M. Robb*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*s*). Réponse à adresse du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, décrets du conseil, télégrammes, lettres, etc., au sujet de la destitution de Lemuel Bent, antérieurement percepteur des douanes à Oxford, N.-E. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée*

61 (4*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Pascal Poirier, percepteur des douanes à Descouse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (4*u*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Donald J. Hachey, percepteur de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*v*). Réponse à adresse du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de John Maher de sa position dans le département des Douanes à Montréal. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*w*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Peter Fougère, douanier à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et les témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de James Grantmyre, douanier à Petit-Bras-d'Or, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*y*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Etat donnant la liste complète des employés, sur le canal de Soulanges, qui ont été remerciés de leurs services depuis le 21 septembre 1911; par qui chacun de ces employés a été remplacé, et pour quelle cause ils ont été renvoyés. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*z*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Andrew Melville, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*a*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George Short, gardien du pont du canal, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Guthrie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*b*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de N. Broderick, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. McMillan*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Thomas McLatchie, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Elgin McLaughlin, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite*

61 (5*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Robert Robertson, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de William L. Gladstone, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Pugsley*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*g*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Byron Van Camp, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 7 janvier 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Samuel English, gardien du pont du canal, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de Edward F. Moran, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Fougère, de Frankville, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de John Melançon, de Aften, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*l*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Ronald D. McDonald, gardien des pêcheries, à Broad-Cove, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses causées par cette enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McLean, gardien des pêcheries, à Gabarus, Cap-Breton-Sud, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*n*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. R. Forbes, surintendant des pêcheries à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*o*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., se rapportant à la destitution de Sébastien Savoie, surintendant de l'établissement de l'élevage du homard à Shippigan, comté de Gloucester, N.-B., et à la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Turgeon*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. G. Hendsbee, peseur, usine de réduction, Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Sinclair*. *Pas imprimée.*

61 (5*q*). Réponse à ordre de la Chambre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de M. Muce, gardien de phare à l'île de Cheticamp, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 29 janvier 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (5*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr J. D. R. Williams, percepteur des droits de canaux à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. McMillan.* *Pas imprimée.*

61 (5*s*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John W. Bohan, douanier à Bath, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell.. .. .. ..Pas imprimée.*

61 (5*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de J. V. Smith, sous-percepteur de douane à Wood's-Harbour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 3 février 1913.—*M. Law..Pas imprimée.*

61 (5*u*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Matthias Meagher, douanier à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell..Pas imprimée.*

61 (5*v*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John Y. Fleming, officier de douane à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (5*w*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, accusations, etc., et des témoignages entendus à l'enquête, s'il y a eu enquête, en rapport avec la destitution de M. A. J. Gosselin, douanier intérimaire, à Saint-Albans, Vermont *via* le port de Saint-Armand, comté de Missisquoi. Présentée le 4 février 1913.—*M. Kay.. .. ..Pas imprimée.*

61 (5*x*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de James W. Bannon, douanier à Sainte-Agnès de Dundee, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve, s'il y a, faite devant le commissaire enquêteur. Présentée le 4 février 1913.—*M. Robb.. .. ..Pas imprimée.*

61 (5*y*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de maîtres de poste destitués dans le comté de Pictou depuis le 1er octobre 1911, les noms de leurs successeurs, les causes des destitutions, et copie de toutes plaintes et correspondance à ce sujet, comme aussi de tous rapports d'enquêtes quand une enquête a été faite. Présentée le 4 février 1913.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

61 (5*z*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James Murphy de la position de maître de poste à Tweed, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Murphy.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*a*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de H. B. Easton, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Murphy.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*b*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de B. Hughes, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Oliver.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Geo. Walsh, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Oliver.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuves, et autres documents concernant la destitution de Newton S. Dow, agent d'immigration à McAdam-Junction, comté de York, N.-B. Présentée le 4 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (6*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Oliver Hemphill, agent d'immigration à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 4 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (6*f*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Martin Johnston, douanier à Red-Islands, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 6 février 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (6*g*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. E. Phaneuf, maître de poste de Saint-Hughes, comté de Bagot. Présentée le 6 février 1913.—*M. Marcil.*
Pas imprimée.

61 (6*h*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Murdock McCutcheon, maître de poste à Sonora, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 6 février 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61 (6*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Duncan Gillies, surintendant des pêcheries à Baddeck, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 7 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (6*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes, accusations, correspondance, requêtes et de tous documents et rapports concernant la destitution de Antonio Leduc, maître de poste de Saint-Timothée, dans le comté de Beauharnois et la nomination de son successeur. Présentée le 7 février 1913.—*M. Papineau*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (6*k*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie du rapport au conseil, du décret du conseil et de toute correspondance avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres, et de toutes lettres, documents et papiers se rapportant en quelque manière au renvoi de Charles Arthur Bowman de la division technique du département des Chemins de fer et Canaux.—*M. Clark (Red-Deer)*
Pas imprimée.

61 (6*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Elnathen D. Smith, gardien des pêcheries, Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (6*m*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Donald McAuley, gardien de phare à Plastie, Baddeck-Bay, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (6*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du phare à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law.*
Pas imprimée.

61 (6*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du quai à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law.*
Pas imprimée.

61 (6*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John C. Morrison, maître du havre, à Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

61 (6*q*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Rodrick McDonald, préposé aux arrivages à Big-Bras-d'Or, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (6*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de James Maloney, officier de douane à Dingwall, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

61 (6*s*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Hugh D. McEachern, officier de douane à North-Side, East-Bay, C.-B., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (6*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, preuve, rapports et correspondance concernant la destitution de Thomas H. Hall, sous-percepteur de douane à Sheet-Harbour, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

61 (6*u*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. A. McNeil, officier de douane à Grand-Narrows, N.-E., dans la division du Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie. Pas imprimée.*

61 (6*v*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Burchell, officier de douane à Sydney-Mines, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*w*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. H. Saver, percepteur de douanes, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 11 février 1913.— *M. McMillan*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine George Livingstone, officier de douane à Big-Bras-d'Or, C.-B., dans la divisioin de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913. —*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*y*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents et papiers concernant la destitution de H. Lacasse, maître de poste à Wendover, comté de Prescott, Ont., et la nomination de son successeur. Présentée le 13 février 1913.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et autres papiers concernant la destitution de Harry A. Drigg, de l'emploi de maître de poste à Grassey-Lake, Alberta. Présentée le 13 février 1913.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*a*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil et correspondance, au sujet de la destitution de A. H. Stratton, antérieurement maître de poste à Peterboro, Ont. Présentée le 17 février 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*b*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Burrill, maître de poste à Yarmouth-Nord, comté de Yarmouth, N.-E., (mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur) de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par Charles Lane à ce sujet. Aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête. Présentée le 18 février 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*c*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé donnant la liste des maîtres de poste remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Gloucester, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 18 février 1913.—*M. Turgeon. Pas imprimée.*

61 (7*d*). Réponse à ordre du 19 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du Dr Charles A. Webster, médecin du port, à Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur. Présentée le 18 février 1913.—*M. Law. Pas imprimée.*

61 (7*e*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, accusations, correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et toutes personnes au sujet de la destitution de Jos. Lord, gardien du phare à la Pointe-à-la-Mule, sur la rivière Richelieu, dans la paroisse de Saint-Blaise, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant à la destitution du dit M. Lord. Présentée le 19 février 1913.—*M. Demers*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant aux destitutions de Henri Friolet, gardien du quai à Caraquet, et de Richard Southwood, gardien de quai et préposé au service des signaux de tempête, à Bathurst, comté de Gloucester, N.-B., et à la nomination de leurs remplaçants. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (7*g*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Joseph L. Robichaud, gardien du phare de Miscou, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur; aussi toute correspondance concernant l'engagement de l'ingénieur du système d'alarme de brume attaché à cette station, et des certificats requis par le ministre de la Marine établissant la compétence de cet ingénieur, donnant aussi les noms du nouveau gardien et du nouvel ingénieur et leur âge. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon. .Pas imprimée.*

61 (7*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Pope, gardien de phare à Scatarie, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

61 (7*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine W. W. Lewis, préposé à l'engagement des matelots, à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Carroll. . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*j*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les noms des maîtres de poste destitués dans le comté de Bonaventure depuis le 1er octobre 1911; les noms de ceux qui les ont remplacés; les causes des renvois et toutes les accusations et correspondance à ce sujet; et copie de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues en la matière; aussi, les raisons de refus d'enquêtes, quand on n'en a pas faites. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil. . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*k*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Hines, gardien de phare à Ingonish-Sud, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 20 février 1913.—*M. McKenzie. Pas imprimée.*

61 (7*l*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Etat donnant la liste des gardiens de phares remerciés par l'administration actuelle dans le comté des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondance et requêtes s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées, ainsi que les noms de leurs successeurs. Présentée le 20 février 1913.—*M. Ethier. . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Archibald McDonald, douanier à Mull-River, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 20 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness). . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Donald Chisholm, douanier de Tracadie, comté d'Antigonish. Présentée le 20 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). . . .Pas imprimée.*

61 (7*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., se rapportant à la destitution de Ed. C. Humphreys, Trenton, N.-E., fonctionnaire du département du Revenu de l'Intérieur, et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 20 février 1913.—*M. Macdonald. . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de H. J. Fixott, médecin du port à Arichat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 février 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

61 (7*q*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes et autres documents relativement à la démission de D. Morin, comme maître de poste de Saint-Pie de Bagot, comté de Bagot. Présentée le 21 février 1913.—*M. Marcil (Bagot). . . . . .Pas imprimée.*

61 (7*r*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, papiers et rapports d'enquête concernant la destitution d'Ernest Paquin, maître de poste à Sainte-Cécile de Lévrard, comté de Nicolet. Présentée le 21 février 1913.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

61 (7*s*). Réponse à adresse du 17 février 1913,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. McDonald, agent des sauvages à Heatherton, comté d'Antigonish; —de la recommandation au conseil et du décret du conseil en la matière, et de tous les documents, lettres, correspondance, etc., se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution. Présentée le 25 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). . . . . .Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (7*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Joseph Day, officier de douane au Petit-Bras-d'Or, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 25 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*u*). Réponse à adresse du 29 janvier 1913,—Copie de toutes les accusations portées contre Duncan McLeod, évaluateur douanier à Sherbrooke, Qué.; de tous les renseignements obtenus à l'égard de sa conduite en rapport avec des saisies de marchandises effectuées par des fonctionnaires douaniers spéciaux, et à la suite d'enquête; de tous les rapports d'enquête, du décret du conseil révoquant le dit Duncan McLeod, et de toute la correspondance échangée entre lui et le département des Douanes. Présentée le 25 février 1913.—*M. McCrae*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*v*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, témoignages entendus et enquêtes, rapports d'enquêtes, etc., touchant la destitution d'Edouard D. Chiasson, sous-percepteur des douanes à Lamèque, comté de Gloucester, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 25 février 1913.—*M. Turgeon.*
Pas imprimée.

61 (7*w*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Geo. F. Briggs, officier de douane à McAdam-Junction, comté de York, N.-B. Présentée le 25 février 1913.—*M. Carvell.*
Pas imprimée.

61 (7*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de William A. Duan, gardien de phare à Green-Island, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet;—aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 25 février 1913.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

61 (7*y*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B.; des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. T. C. Knowles à ce sujet. Présentée le 26 février 1913.—*M. Michaud*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*z*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Joseph McDonald, employé de douane à Sydney, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1913.—*M. Carroll.*
Pas imprimée.

61 (8*a*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus McGillivray, employé de douane à Glace-Bay, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1913.—*M. Carroll.*
Pas imprimée.

61 (8*b*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Roderick Bain, chaloupier à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 26 février 1913.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

61 (8*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. A. Scott, éclusier, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.— *M. McMillan*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (8*d*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Bert Johnson, chef éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Turgeon*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (8*e*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Merrifield, chef éclusier à Burritt's-Rapids, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.—*M. Chisholm*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (8*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Neil Cummings, éclusier, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.—*M. McMillan*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (8*g*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux et toutes personnes, au sujet de la destitution de M. François Chagnon, éclusier, à Saint-Jean, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant la destitution du dit M. Chagnon. Présentée le 27 février 1913.—*M. Demers*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, corresponrance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Neil McNeil, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Archibald McKenzie, cantonnier, sur l'Intercolonial à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*j*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Fraser, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*k*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Demetrius Crozier, éclusier, à Merrickville, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*l*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Patrick Cussuck, éclusier à Merrickville, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Michaud*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*m*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Joseph H. Webster, éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Pacaud*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*n*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Cyrus O'Neil, éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*o*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Michael Laughtin, gardien de pont à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Papineau*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*p*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Mackay, gardien du pont à Beckett, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*q*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les document, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Edward Proctor, éclusier à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Neely*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*r*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de William Morrison, éclusier à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Cash*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*s*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de Adam Henderson, gardien de pont à Cardinal, Ont., et à la nomination de son successeur. Présentée le 27 février 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, accusations, correspondance, etc., en rapport avec la destitution de James Feehan, garde-pêche ou capitaine de port aux havres de Tracadie et de Savage, I.P.-E. Présentée le 27 février 1913.—*M. Hughes (King I.P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John C. McNeil, gardien de phare à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (8*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi d'office de A. A. Chisholm, surintendant de pêcheries à Margaree-Forks, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi d'office de Charles E. Aucoin, sous-percepteur de douane à Cheticamp, comté d'Inverness, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). Pas imprimée.*

61 (8*x*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Charles L. Gass, ci-devant maître de poste à Bayfield, comté d'Antigonish, de la preuve (s'il en est) faite devant le commissaire Duchemin, du rapport de ce dernier, et de toutes lettres, télégrammes et documents quelconques concernant la destitution de Gass et la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). Pas imprimée.*

61 (8*y*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres et correspondance échangées au sujet de la destitution de Cyprien Martin, de Saint-Basile, comté de Madawaska, N.-B., entre le département et le dit M. Martin comme agent douanier. Présentée le 28 février 1913.—*M. Michaud*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus A. Boyd, maître de postte à Boyd, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports, se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre John B. Macdonald, maître de poste à Glassburn, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*b*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Alex. G. Chisholm, maître de poste à Ohio, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Alex. G. Chisholm, maître de poste à Cross-Road, Ohio, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dougald McDonald, maître de poste à Doctor's-Brook, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dan. A. McInnes, maître de poste à Georgeville, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, lettres, correspondance, télégrammes et autres documents concernant la destitution de E. A. Asker, maître de havre à Campbellton. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Reid (Ristigouche). Pas imprimée.*

61 (9*g*). Réponse à ordre du février 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents et ordres concernant la destitution de Fred. Shultz, gardien de la salle d'armes à Kentville, N.-E., et la nomination de William Shoop comme son successeur. Aussi, relevé des articles emmagasinés dans la dite salle d'armes en 1910, 1911 et 1912, respectivement. Aussi copie de tous ordres et règlements concernant les devoirs du dit gardien. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr Freeman O'Neil, médecin de l'hôpital de marine à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (9*i*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Léon N. Poirier, préposé au quai à Descousse, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*j*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman L. Trefry, contrôleur du havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Law.*
Pas imprimée.

61 (9*k*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de James Amereault, gardien de phare à New-Edinburgh, comté de Digby, N.-E. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

61 (9*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de H. B. Manley, commis dans le bureau des terres, à Saskatoon. Présentée le 10 mars 1913.—*M. McCraney.*
Pas imprimée.

61 (9*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, papiers et autres documents concernant la destitution de John Spicer, aide de l'agent des terres à Moosejaw. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la destitution de Robert Pragnall, agent des terres fédérales à Swift-Current, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de G. M. Ullyot, commis dans le bureau des terres, à Saskatoon. Présentée le 10 mars 1913.—*M. McCraney.*
Pas imprimée.

61 (9*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat détaillé du nombre de destitutions d'emplois publics opérés par le gouvernement du jour jusqu'à date dans la division Saskatoon donnant les noms des personnes révoquées, le motif de la révocation, les plaintes portées contre les dites personnes, et aussi, copie de toute correspondance et de toute enquête à ce sujet. Présentée le 17 mars 1913.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*q*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuves, rapports, affidavit et autres documents dans le département du Revenu de l'Intérieur, concernant la destitution de J. N. Poirier, percepteur de l'accise à Victoriaville, comté d'Arthabaska, et les noms des témoins interrogés, copie de la preuve et le relevé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Brouillard.*
Pas imprimée.

61 (9*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John G. Morrison, inspecteur de pêcheries à Englishtown, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution d'Edouard Landry, gardien de phare à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet;—aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

61 (9*t*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copies de tous documents, requêtes, lettres, correspondances, enquêtes et rapports concernant la destitution d'Evariste Talbot, employé au bureau général du fret de l'Intercolonial. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Philip H. Ryan, employé de l'Intercolonial à Mulgrave, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*v*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Relevé faisant connaître combien de maîtres de poste et d'autres employés des postes ont été respectivement destitués entre le 1er juillet 1896 et le 1er octobre 1911; et quel en a été le nombre dans chaque province; aussi, relevé

VOLUME 27—*Suite.*

similaire pour la période écoulée entre le 10 octobre 1911 et ce jour, avec le nombre pour chaque province ; de plus, faisant connaître le nombre de bureaux de poste en existence dans chaque province au 1er juillet 1896, et actuellement, respectivement. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Rainville*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*w*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 3 février 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, accusations, requêtes et documents quelconques, en la possession du gouvernement, ou de l'un des ministères, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de l'Etat, et se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr Clarence T. Campbell, inspecteur des postes, à London, Ont. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Ross*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de maîtres de poste destitués dans le comté de Missisquoi depuis le 1er octobre 1911, les noms de leurs successeurs, la cause des destitutions, et copie de toutes plaintes et correspondance à ce sujet, ainsi que de tous rapports d'enquête, quand des enquêtes ont eu lieu. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*y*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes, concernant tout changement dans les bureaux de poste ou dans le personnel des bureaux de poste, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912, jusqu'à date. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*z*). Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, décrets du conseil et correspondance, etc., au sujet de la destitution de S. A. Johnson, antérieurement maître de poste à Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Murdock McKenzie, maître de poste à Milville, Boularderie, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 26 mars 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*b*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous documents, correspondance et télégrammes concernant la destitution de James Stewart, maître de poste à Middleton, comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports concernant la destitution de Lauchlin McNeil, maître de poste à New-France, comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frank Dunlop, maître de poste, Groves-Point, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet ; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*e*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes, pétitions et autres documents concernant l'enquête tenue au sujet de A. W. Salsman, maître de poste à Middle-Country-Harbour, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*f*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Conroy, maître de poste à Cross-Roads (Country-Harbour), comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet ; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*g*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Abner Carr, maître de poste à Saint-Francis-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet ; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

61 (10*h*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Parker Sangster, maître de poste, Upper-New-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin ; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*i*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Alexander Marion de la position de maître de poste à Rockland, Ont. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (10*j*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de la preuve et du rapport fait par chaque commissaire nommé depuis le 1er novembre 1911 pour tenir une enquête sur les accusations de partisannerie portées contre les maîtres de poste dans le comté de Russell. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, preuve, rapports, décisions et correspondance au sujet de la destitution de Matthew Boutillier, récemment maître de poste à Mushaboom, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 26 mars 1913. —*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les maîtres de poste, dans le comté de Joliette, destitués de 1896 à septembre 1911, leurs noms, leurs paroisses respectives, la date de leurs destitutions, les raisons alléguées; s'il y a eu enquête dans chaque cas; sur la recommandation de qui, dans chaque cas, ont été faites ces destitutions; leurs successeurs, dans chaque cas, et sur quelles recommandations ils ont été nommés. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Guilbault*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de T. Doane Crowell, maître de poste, à Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*n*). Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms des maîtres de poste révoqués dans le comté de Vaudreuil; la date de leur nomination; la cause de leur renvoi, et par qui ce renvoi a été demandé. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

61 (10*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Mme Spinney, maîtresse de poste à Upper-Fort-La-Tour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant combien de maîtres de poste ont été destitués dans le comté de Rimouski, depuis le 21 septembre 1911, et quels sont leurs noms. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. ..*Pas imprimée.*

61 (10*q*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat détaillé donnant le nombre de destitutions dans le service public faites jusqu'à date par le gouvernement actuel dans le comté de Wright, les noms des employés destitués, le motif de la destitution, les plaintes portées contre les dits employés, et aussi, copie de toute correspondance à ce sujet et de tous rapports d'enquêtes quand il y a eu enquête. Présentée le 27 mars 1913.—*M. Devlin.* *Pas imprimée.*

61 (10*r*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de John R. McLennan, concierge de l'édifice public à Inverness-Town, comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la destitution de James Arbuckle, gardien des édifices publics à Pictou, et la nomination de deux personnes pour le remplacer. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*t*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mary Dunlop, télégraphiste à Groves-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 28 mars 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (10*u*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Liste des contremaîtres employés aux divers travaux publics dans le comté de Gloucester le 21 septembre 1911, et qui ont été remerciés depuis par l'administration actuelle, soit déposée devant la Chambre, contenant leurs noms, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Turgeon*.. ..*Pas imprimée.*

61 (10*v*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et documents concernant la destitution du capitaine Lyons, de la drague *Northumberland*, et la nomination de son successeur. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

61 (10*w*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912, —Copie de toute correspondance, arrêtés du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James McCartin de la position d'inspecteur des travaux en béton formant partie du contrat de construction de la Plaza, cité d'Ottawa. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (10*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert C. Morrison, maître de poste à St. Peters, comté de Richmond, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous les documents relatifs à la nomination du successeur de M. Morrison; aussi, copie de toutes recommandations, lettres, télégrammes et autres papiers concernant la nomination du successeur de M. Morrison. Présentée le 31 mars 1913.—*M. Kyte* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*y*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Dugas, gardien de sifflet de brume à Alder-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 4 avril 1913.—*M. McKenzie* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*z*). Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms de tous les employés publics relevant du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Pictou, et qui ont été destitués; les raisons de leur renvoi, les témoignages entendus à toute enquête tenue à leur sujet, les rapports des enquêtes, les noms des remplaçants;—et copie de toutes les lettres, plaintes, accusations et recommandations provenant de qui que ce soit en rapport avec ces destitutions, ou avec la nomination de leurs successeurs. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Macdonald* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*a*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de William L. Munro, gardien de phare à White-Head, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Sinclair* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*b*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et documents concernant la destitution de Alexander R. McAdam, officier des pêcheries dans le comté d'Antigonish, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*c*). Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département concernant la destitution de Stephen C. Richard, gardien de phare à Charlos-Cove, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Sinclair* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*d*). Réponse supplémentaire à ordre du 7 février 1913,—Etat indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur, et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employés par le gouvernement dans quelque département, le 10 octobre 1911,—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, avec spécification dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées; aussi, indiquant dans chaque cas, si une enquête a eu lieu ou non avant la destitution de ces personnes. Présentée le 7 avril 1913.—*M. Kyte* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*e*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Lotbinière, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles; aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant et des rapports d'enquête dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Fortier.* *Pas imprimée.*

61 (11*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mlle Gertie Lewis, maîtresse de poste à Main-à-Dieu, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (11*g*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de John Taylor, ci-devant maître de poste à Carnduff, Sask., et de tous rapports d'enquête à ce sujet. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Turriff* . . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Mitchell, maître de poste à Dominion, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (11*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Thomas J. Sears, maître de poste à Lochaber, N.-E., et la nomination de son successeur, des minutes de la preuve faite devant le commissaire Duchemin et du rapport de ce dernier dans l'espèce. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (11*j*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste d'Alsask, Sask. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Knowles*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*k*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, instructions et autre papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou en la possession de quelqu'un des officiers du département concernant la destitution de gardiens ou de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysboro, N.-E., depuis le 10 octobre 1911. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*l*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. Morrison, maître de poste à Oban, comté de Richmond, N.-E., et de toutes les lettres, la correspondance et les télégrammes relatifs à sa révocation et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . *Pas imprimée.*

61 (11*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de A. G. McDonald, maître de poste, à Margaree, N.-E., dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*n*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant en détail le nombre de destitutions effectuées jusqu'à date par le gouvernement actuel dans la division électorale de Qu'Appelle, les noms des fonctionnaires révoqués, les raisons du renvoi, les plaintes portées contre eux, et aussi, copie de toute correspondance, pétitions, papiers et documents à ce sujet, et de toutes minutes de preuve et de rapports d'enquête dans les cas où des enquêtes ont été tenues. Présentée le 14 avril 1913—*M. Thomson (Qu'Appelle)*. *Pas imprimée.*

61 (11*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de David Reid, gardien de pêcheries à Port-Hilford, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Sinclair.*

61 (11*p*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert Musgrave, maître de poste à North-Sydney, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 15 avril 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*q*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. D. Archibald, maître de poste à Glenelg, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 15 avril 1913.— *M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

61 (11*r*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Léon N. Poirier, maître de poste à Descousse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoiognages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*s*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman McCaskill, maître de poste à Descousse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . *Pas imprimée.*

61 (11*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents et correspondance concernant la destitution de A. T. Doucet, maître de poste et percepteur de douane à la Rivière-au-Saumon, comté de Digby, N.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mme Annie Gallinan, maîtresse de poste à Whitney-Pier, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Carroll*. *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (11*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William J. Paquet, maître de poste à Souris, I.P.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.). Pas imprimée.*

61 (11*w*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondances, requêtes et recommandations, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste de Saint-Anaclet, dans le comté de Rimouski, dans le cours de l'année 1912, et la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)..Pas imprimée.*

61 (11*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Gunn, maître de poste à French-Village, I.P.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*y*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les détails et le nombre des renvois d'office ordonnés par l'administration actuelle dans le comté de Mackenzie, ainsi que les noms des employés destitués, les raisons données pour leur renvoi, les plaintes portées contre eux, et copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports d'enquêtes, quand il y a eu enquête. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Cash. Pas imprimée.*

61 (11*z*). Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie des accusations examinées par le commissaire-enquêteur W. J. Code; copie des témoignages entendus, et des rapports faits par ce commissaire. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*a*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. F. McLean, surintendant de pêcheries à Port-Hood, comté d'Inverness, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness). Pas imprimée.*

61 (12*b*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de J. Scott Nelson, maître de poste à Louisdale, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*c*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph McMullan, maître de poste à Bridgeport, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

61 (12*d*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Frédéric A. Martel, maître de poste à L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*e*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes représentations, déclarations et plaintes en fait d'ingérence politique active concernant John A. Macdonald, maître de poste à McArras-Brook, comté d'Antigonish; de toute la correspondance relative aux accusations portées contre lui, et du rapport du commissaire Duchemin en la matière. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*f*). Réponse à adresse du 7 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant le renvoi d'office de fonctionnaires publics dans chacun des départements du gouvernement depuis le 1er octobre dernier, tant dans le service intérieur que dans le service extérieur. Présentée le 18 avril 1913.—*M. Carvell*.. ..*Pas imprimée.*

61 (12*g*). Réponse à adresse du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de Edward Doucett, sous-percepteur des douanes, comté de Digby, N.-E. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*h*). Réponse à adresse du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de M. LeBlanc, sous-percepteur des douanes, Church-Point, comté de Digby, N.-E. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*i*). Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John C. Bourinot, premier commis des douanes à Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, N.-E., et des témoi-

VOLUME 27—*Suite.*

gnages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*j*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, accusations, témoignages, correspondance, lettres et télégrammes, dans le département des Chemins de fer et Canaux, depuis le 21 septembre 1911, se rapportant au renvoi d'Alexander E. Morrison, Point-Tupper, N.-E., du service de l'Intercolonial; et de toutes les recommandations en faveur de la nomination de son remplaçant. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (12*k*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., reçus des officiers de la Fraternité Canadienne des employés des chemins de fer, par le département du Travail ou celui des Chemins de fer et Canaux entre le 1er janvier 1912 et le 25 janvier 1913 au sujet des enquêtes tenues et des destitutions d'employés pour cause d'ingérence politique, et des réponses aux documents reçus. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*l*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations contre James Falconer, de Newcastle, comté de Northumberland, N.-B., comme correspondant de la *Gazette du Travail* à Newcastle, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Loggie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*m*). Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John B. Chisholm, gardien de phare à Port-Hastings, comté d'Inverness, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête. Présentée le 24 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

61 (12*n*). Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, accusations, etc., se rapportant à la destitution d'Epiphane Nadeau, agent d'immigration à Saint-Léonard, comté de Victoria, N.-B. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Michaud*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*o*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. Morrison, chaloupier au service de la douane à Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (12*p*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Rod. McLeod, chaloupier au service de la douane à Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (12*q*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de M. McLachlin, maître de poste à Marble-Mountain, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*r*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Abraham Leblanc, maître de poste à West-Arichat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (12*s*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Charles J. Lafford, maître de poste à Grande-Grève, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (12*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1812,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. S. Lawrence, maître de poste à Margaree-Harbour, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (12*u*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John K. Macdonald, maître de poste à Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness). Pas imprimée.*

61 (12*v*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine P. J. Wilcox, employé de douane à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*w*). Réponse à ordre du 31 mars 1913.—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. J. McKennon, employé de douane à Glace-Bay, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Carvell. Pas imprimée.*

61 (12*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine John Arsenault, réparateur de ligne de télégraphe, à Alden-Point, C.-B., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 29 avril 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*y*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme John Arsenault, télégraphiste à Alder-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 2 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*z*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans quelqu'autre département, concernant la destitution de A. J. Wilkinson, de Mulgrave, N.-E.; et s'il y a eu enquête, un état donnant les noms de tous les témoins interrogés et le détail des frais de cette enquête. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*a*). Réponse à ordre du Sénat du 20 février 1913,—Production de tous documents et correspondance relativement à l'enquête tenue par un fonctionnaire du ministère des Travaux publics dans le cours de l'été de 1912, au sujet des accusations portées contre M. H. A. Bayfield, surintendant des dragues au service du ministère des Travaux publics dans la Colombie-Britannique. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*b*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. G. McKay, gardien de phare à l'Ile-Bird, Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 5 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*c*). Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Copie de tous rapports, accusations et correspondance en la possession du département de la Marine et des Pêcheries se rapportant aux accusations d'ingérence politique active portées contre Michael O'Brien, gardien de phare à Bear-Island, comté de Richmond, N.-E.;—des instructions données à H. P. Duchemin, commissaire chargé de faire une enquête en la matière;—du rapport et de la conclusion du commissaire, ainsi qu'un relevé des dépenses causées par cette enquête. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*d*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la destitution de J. H. Leduc, médecin du port de Trois-Rivières, Qué. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Bureau. Pas imprimée.*

61 (13*e*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Patrick Shea, maître de poste à Tompkinsville, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre Elias Rawding, maître de poste à Clementsport, comté d'Annapolis, N.-E., et de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*g*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Charles McLean, maître de poste à Strathlorne, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (13*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Angus R. McDonald, maître de poste à Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McPhail, maître de poste à Scotsville, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*j*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., de quelque nature que ce soit, reçus par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres, touchant la conduite, en tant que maître de poste, de J. Morgan, qui fut directeur de la poste au village d'Ailsa-Craig, et en rapport avec une enquête au sujet de telle conduite. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Ross.*
Pas imprimée.

61 (13*k*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Rodk McLean, maître de poste à Kinloch, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Allen. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Shaw, maître de poste à Marsh-Brook, N.-E., Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers concernant l'enquête et la destitution d'Hélène Joubert, maîtresse de poste à Sayabec, Québec. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes entre l'honorable ministre des Postes ou le département des Postes et toutes personne ou personnes concernant la destitution ou la demande de destitution de D. A. Redmond, ci-devant maître de poste à Brinston, Ont. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Graham*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan. McEachern, maître de poste à McEachern's-Mills, Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*q*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Daniel Dunlop, maître de poste à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 8 mai 1913.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

61 (13*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Arthur Armstrong, maître de poste à Greenfield, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Carvell.*
Pas imprimée.

61 (13*s*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Alex. Matheson, maître de poste à Boularderie-Centre, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 8 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Arthur Talbot comme maître de poste à Robertsville, comté de Mégantic. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Pacaud.*
Pas imprimée.

61 (13*u*). Réponse à ordre du Sénat du 20 février 1913,—Production de tous lettres, télégrammes, rapports et correspondance se rattachant d'une manière quelconque à la démission de N. C. Lyster, autrefois maître de poste à Lloydminster, Sask. . . . .*Pas imprimée.*

61 (13*v*). Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de Mme Maggie Cameron, directrice de la poste à Achosnach, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (13*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Fraser, maître de poste à N.E. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 9 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., au sujet de la destitution et du maintien à son poste de M. Stayley Porter, maître de poste à Port-Maitland, comté de Yarmouth, N.-E. ; de tous les témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Charles Lane en la matière ; avec relevé en détail des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*y*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de Alex. McQueen, maître de poste à Kewstoke, comté d'Inverness, N.-E. ; des témoignages entendus ; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière ; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

61 (13*z*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Etat indiquant combien d'employés du département des Travaux publics ont été destitués dans le comté de Berthier, depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms des dits employés ; s'il y a eu enquête dans chaque cas ; sur la recommandation de qui, dans chaque cas, ont été faites ces destitutions ; qui on a nommé comme successeurs à ces personnes, et sur quelle recommandation. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Béland*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*a*). Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Jesse L. Morton, maître de poste à Lower-Argyle, N.-E., de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet ; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*b*). Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme M. C. Gaudet, directrice de poste à Pubnico-West, comté de Yarmouth, N.-E., de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet ; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*c*). Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de John P. McKinnon, chef cantonnier sur l'Intercolonial à Shunacadie, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E. Présentée le 20 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Mary A. Bohan, maîtresse de poste à Bath, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell*. *Pas imprimée.*

61 (14*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Edward Lafferty, maître de poste à Benton, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell*. *Pas imprimée.*

61 (14*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Denis McGaffigan, maître de poste à Florenceville, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell*. *Pas imprimée.*

61 (14*g*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et documents concernant tous changements faits ou demandés dans le personnel du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912 jusqu'à date. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. A. McKenzie, maître de poste à Ashfield, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de James Bowles, maître de poste à Alder-River, N.-E., et dans le cas où il y aurait eu enquête, les noms de tous les témoins examinés, copie de la preuve, et relevé des dépenses de la dite enquête. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (14*j*). Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, plaintes, rapport, recommandation, requête, certificats et tous autres documents se rapportant à la démission de M. Edmond Lacroix, comme maître de poste de la paroisse de Saint-Joseph du Lac, comté des Deux-Montagnes, et la nomination de Rodrigue Larocque, du même lieu, comme maître de poste. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Ethier.. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*k*). Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, rapport et enquête relativement aux gardiens de phares de la paroisse de Repentigny, dans le comté de L'Assomption. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Séguin.. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*l*). Réponse à ordre de la Chambre du 16 avril 1913,—Copie de tous documents, témoignages entendus, rapports, etc., se rattachant à la destitution de B. C. Kanock, ex-capitaine de port à Lunenburg, N.-E. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

61 (14*m*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes plaintes, accusations, correspondances, requêtes, télégrammes concernant la destitution de Ulric Thibaudeau, agent des pilotes à Québec; de tous documents concernant la nomination de son successeur, tels que requêtes, lettres de recommandation, etc.; de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par le commissaire enquêteur Jolicœur à ce sujet; aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Delisle..Pas imprimée.*

61 (14*n*). Réponse supplémentaire à ordre du 20 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms de tous les employés publics relevant du département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Pictou, et qui ont été destitués; les raisons de leur renvoi, les témoignages entendus à toute enquête tenue à leur sujet, les rapports des enquêtes, les noms des remplaçants;—et copie de toutes les lettres, plaintes, accusations et recommandations provenant de qui que ce soit en rapport avec ces destitutions, ou avec la nomination de leurs successeurs. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Postes, ou de l'un quelconque des départements de l'administration, touchant la destitution du capitaine Freeman Myers, maître de poste à Cole-Harbor, comté de Guysboro, N.-E., et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*p*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle, dans la circonscription de Saint-Jacques, Montréal, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Lapointe (Montréal).. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*q*). Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 4 décembre 1912,—Etat faisant connaître les noms de tous les employés du gouvernement fédéral dans la circonscription d'Edmonton qui ont été destitués entre le 10 octobre et le 21 septembre 1912, le salaire payé à chacun lors de son renvoi, et aussi copie de toute correspondance, recommandations au conseil, arrêté du conseil et tous autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à ces destitutions. Présentée le 4 juin 1913. —*M. Oliver.. .. ..Pas imprimée.*

61 (14*r*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant les noms de tous les fonctionnaires publics dans le district de Sunbury et Queen, qui ont été destitués ou remerciés depuis septembre 1911, les motifs de ces révocations; aussi, copie de la preuve faite à toute enquête tenue dans ces divers cas et des rapports d'enquête; aussi, les noms de ceux qui ont remplacé les fonctionnaires révoqués, et copie de toutes lettres, accusations et plaintes au sujet des dites révocations et des recommandations relatives au remplacement des fonctionnaires révoqués. Présentée le 4 juin 1913.—*M. McLean (Sunbury). Pas imprimée.*

61 (14*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Levi Munroe, maître de havre à White-Head, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait e ulieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimee.*

61 (14*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Standford Langley, maître de poste à Isaac's-Harbour-Nord, N.-E.; et dans le cas où il y aurait eu une enquête, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (14*u*). Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, accusations, preuve et rapports se rapportant à la destitution de Hugh R. McAdam, maître de poste à Arisaig, N.-E., et à la nomination du révérend Daniel L. Macdonald pour le remplacer. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

61 (14*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelque autre département du gouvernement, concernant la destitution projetée de J. J. McNeil, à Grant's-Lake, N.-E. ; et aussi, dans le cas où une enquête a eu lieu, état donnant les noms de tous les témoins interrogés,, et le montant des frais de cette enquête. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (14*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un quelconque des départements de l'administration touchant la destitution d'Alex. McInnis, inspecteur des wagons du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave, N.-E., et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (14*x*). Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution d'Archibald McDonald, gardien du pont de l'Intercolonial à Grand-Narrows ou Sound, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E. Présentée le 6 juin 1913.—*M. McKenzie*. . .*Pas imprimée.*

61 (14*y*). Noms de tous les fonctionnaires de Shelburne et Queen, qui ont été destitués à compter du 1er décembre 1896. (Sénat). . . . .*Pas imprimée.*

62. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de contrats pour le transport des malles cancellés dans le comté de Bonaventure, depuis le 1er octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix à eux payés, et les raisons de la cancellation dans chaque cas ; aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de ces cancellations, les noms des nouveaux entrepreneurs et les prix à eux payés dans chaque cas. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

62*a*. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Etat indiquant depuis le 1er janvier 1912, combien de parcours de livraison postale rurale ont été établis en Canada, dans chaque province et chaque comté respectivement. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

62*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes, accusations, etc., relatifs à la résiliation du contrat pour le transport des malles de Sa Majesté adjugé le 1er janvier 1912 par l'honorable ministre des Postes, à M. J. C. Beeman, de Guthrie, comté de Missisquoi ; et des raisons alléguées pour la résiliation de ce contrat ; avec mention du prix payé à M. Beeman, du nom de l'entrepreneur actuel et du prix accordé à ce dernier. Présentée par l'honorable M. Pelletier.—*M. Kay.*
Pas imprimée.

62*c*. Réponse à ordre du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, mémoire, soumission et de tout autre document en la possession du département des Postes et se rapportant à la demande des soumissions et à l'octroi du contrat actuellement en force pour le transport de la malle entre Sorel et Sainte-Victoire, dans le comté de Richelieu. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Cardin*. . . . .*Pas imprimée.*

62*d*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, cautionnements, marchés et contrats en la possession du département des Postes en rapport avec l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Heatherton et Guysboro, en l'année 1912 ; aussi, en rapport avec tout arrangement temporaire arrêté antérieurement à la date de l'adjudication susdite. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

62*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Saltspring et West-River-Station, comté de Pictou, en 1912. Présentée le 17 février 1913.—*M. McDonald.*
Pas imprimée.

62*f*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Merigonish-Station, comté de Pictou et Arisaig, dans le comté d'Antigonish, en 1912. Présentée le 17 février 1913.—*M. McDonald*. . . . .*Pas imprimée.*

62*g*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute la correspondance, des lettres, télégrammes et rapports au sujet du terme apporté au contrat de H. D. Decoste pour le transport de la malle entre la station de Linwood et le bureau de poste du même nom, et l'adjudication d'un nouveau contrat à D. Delorey, pour le même service à partir du 1er janvier 1913. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

62*h*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les rapports, télégrammes correspondance, plaintes et recommandations se rapportant au service du transport des malles par voie ferrée dans le comté de Bonaventure du mois d'octobre 1911 à ce jour, et aux nominations et destitutions d'employés attachés à ce service, avec mention de leurs noms, de leurs résidences, de leurs salaires et de leurs fonctions; aussi de tous les documents se rapportant à l'interruption du service susdit au cours de la période plus haut mentionnée; et de tous les documents en rapport avec les mesures prises pour faire face à une éventualité analogue au cours de l'hiver prochain. Présentée le 25 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*i*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes soumissions reçues et des contrats passés pour le transport des malles entre St. Andrews et Beauly, dans le comté d'Antigonish, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance en la possession du département des Postes renfermant des recommandations ou des conseils au sujet de l'adjudication de ce contrat ou s'y rapportant en quelque manière. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*j*. Réponse à ordre du 3 février 1913,—Etat indiquant quels changements ont été faits dans les contrats pour le transport des malles, dans le comté de Berthier, depuis le 21 septembre 1911; dans quelles paroisses, à quelle date, et pour quelles raisons; à qui ces nouveaux contrats ont été accordés; s'il y a eu demande de soumissions dans chaque cas. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Béland*. . . . . *Pas imprimée.*

62*k*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Guysboro et Charlos-Cove, comté de Guysboro, N.-E., pour l'année 1912. Présentée le 28 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

62*l*. Réponse à ordre du 14 avril 1913,—Relevé faisant connaître les noms des divers courriers convoyeurs sur chemins de fer employés, respectivement, sur les divisions de Montréal et Québec, et la date de nomination et le domicile de chacun d'eux. Présentée le 7 mai 1913. —*M. Bureau*. . . . . *Pas imprimée.*

62*m*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie du contrat accordé par le département des Postes à l'*Ontario Equipment Company* d'Ottawa concernant l'achat de 350,000 cadenas pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

62*n*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammes, etc., échangés entre l'honorable ministre des Postes et le Dr Faucher, de Québec, se rapportant à l'achat d'un certain cadenas breveté pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*o*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de toute correspondance, de tous télégrammes, etc., échangés entre l'honorable ministre des Postes et M. Aimé Dion, de Québec, avocat, touchant l'achat d'un certain cadenas breveté pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Verville*. . . . . *Pas imprimée.*

62*p*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département concernant le contrat pour le transport des malles entre Linwood, ou quelque point de l'Intercolonial dans le comté d'Antigonish, N.-E., et Grosvenor, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

62*q*. Réponse à ordre du 24 avril 1913,—Etat faisant connaître les noms et prénoms des courriers de malle dans le comté de Vaudreuil et Soulanges; entre quels endroits ils font le service; la distance entre chacun de ces endroits; le prix du contrat de chacun; et quel montant le gouvernement payait pour le transport de la malle en ces différents endroits avant septembre 1911. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

62*r*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître combien de bureaux de poste dans le comté de Yarmouth, N.-E., ne reçoivent pas la malle tous les jours; quels en sont les noms, et combien de fois par semaine ils reçoivent le courrier. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

62*s*. Réponse à adresse à Son Excellence l'Administrateur du 7 avril 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, rapports d'experts et contrats, en rapport avec les différents achats de boîtes destinées au service de la livraison postale rurale faits par le département des Postes depuis 1908 et jusqu'au 1er janvier 1912. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

62*t*. Réponse à ordre du 12 mai 1913,—Relevé faisant connaître les noms des bureaux de poste et des maîtres de poste dans les comtés de Soulanges et de Vaudreuil. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

62*u*. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant l'établissement de routes postales rurales dans le comté de Pictou depuis le 1er octobre 1911, avec un état indiquant toutes les routes demandées, les routes établies et celles qui ont été refusées, et les raisons du refus. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

62*v*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toute la correspondance relative à l'achat par le département des Postes, de l'*Ontario Equipment Company*, Ottawa, Ont., de nouveaux cadenas pour sacs de malle. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Carvell*. . . *Pas imprimée.*

62*w*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, mémoires, soumissions, cautionnement, en rapport avec le contrat pour le transport de la malle entre le bureau de poste et la gare du C.P.R., à Trois-Rivières et *vice versa*, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Tobin*. . . . . *Pas imprimée.*

62*x*. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammmes, plaintes, affidavit, rapports, recommandations, pétitions, certificats, contrats et autres documents concernant la cancellation du contrat de M. E. Bougie, pour le transport des malles entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer à Bromptonville, P.Q. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Bureau*. . . . . *Pas imprimée.*

63. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître tous les nouveaux bureaux de poste ouverts dans le comté de Bonaventure depuis octobre 1911 à ce jour; aussi, copie de toute la correspondance à ce sujet; avec mention des noms de ces bureaux, des maîtres de poste qui en ont la charge, et du site respectif de ces bureaux; aussi, copie de toutes les requêtes en faveur de l'établissement de ces bureaux. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

64. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes pétitions, correspondances, mémoires, recommandations et autres papiers ou documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant le projet de fournir gratuitement des remèdes ou un service médical aux pêcheurs canadiens. Présentée le 11 janvier 1913.—*M. Sinclair*. *Pas imprimée.*

65. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, pétitions, plaintes, mémoires, rapports et enquêtes concernant le service fait par le steamer *Canada* de la Compagnie de navigation interprovinciale de Fraserville, Québec, depuis octobre 1911 jusqu'à date et de tous documents relatifs au présent contrat avec le département du Commerce ou au renouvellement, ou à la prolongation du dit contrat. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

66. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant l'établissement d'une homarderie à Spry-Bay, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

67. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, etc., entre le département du Commerce et toutes compagnies, personne ou personnes relativement à la continuation et au paiement d'une subvention pour un service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, N.-B., et Bear-River, N.-E., pendant l'année fiscale 1912, et exécutée au cours de l'année fiscale 1911. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. *Pas imprimée.*

67*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, mémoires, lettres, télégrammes et documents touchant une demande de subvention pour un service par bateaux à vapeur entre Bonaventure, Qué., ou toute autre partie du comté de Bonaventure et Bathurst, N.-B., ou toute autre partie du comté de Gloucester, N.-B., et entre New-Richmond, Qué., et Dalhousie, N.-B., et entre Carleton et Miguasha, Québec, et Dalhousie, N.-B., ou Campbellton, N.-B., ou les deux; aussi copie de toutes réponses à cette demande d'octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. *Pas imprimée.*

67*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, décrets du conseil, mémoires, papiers, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à un service de steamers subventionnés entre des ports canadiens et des ports des Antilles, ou à tout projet d'amélioration ou d'extension d'un semblable service entre le 1er novembre 1911 jusqu'à date. Présentée le 15 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

67*c*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer ou l'un ou l'autre des membres de l'administration, et toute personne au sujet de l'acquisition par le gouvernement du Canada du *Quebec Oriental Railway*, antérieurement le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway*, ou de ces deux voies ferrées. Présentée le 17 janvier 1913. —*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

67*d*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres de l'administration, et toute personne au sujet de l'acquisition par le gouvernement du Canada du *Quebec Oriental Railway*, antérieurement le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway*, ou de ses deux voies ferrées. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

67*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie du rapport adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux par le parti d'ingénieurs du gouvernement qui ont inspecté le chemin de fer de Québec et Saguenay en décembre 1912 et janvier 1913. Présentée le 27 février 1913. —*M. Lemieux*. . . . . *Pas impriimée.*

67*f*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie des rapports faits par qui que ce soit ou par tout comptable au ministre des Chemins de fer et Canaux sur les avantages que l'Intercolonial peut retirer des chemins de fer *Atlantic, Quebec and Western* et *Quebec Oriental* à titre d'embranchements ou lignes auxiliaires. Présentée le 27 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

67*g*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, pétitions, décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de la Colombie-Britannique ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er mai 1912, concernant l'augmentation du subside en faveur de la dite province. Présentée le 16 avril 1913. —*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Imprimée pour les documents parlementaires.*

67*h*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 20 janvier 1913.—Copie de tous documents et mémoires du gouvernement de la Colombie-Britannique produisant des réclamations pour subventions provinciales additionnelles, et de toute correspondance et arrêtés du conseil à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Imprimée pour les documents parlementaires.*

67*i*. Copie de la convention conclue avec les diverses provinces quant à l'emploi des subsides accordés sous le régime de la Loi d'encouragement à l'Agriculture et relevé indiquant les fins pour lesquelles ces subsides seront utilisés. Présentée le 6 juin 1913, par l'honorable M. Burrell. . . . . *Pas imprimée.*

68. Ordres généraux de la milice émis entre le 2 novembre et le 5 novembre 1911, inclusivement. Présentés par l'honorable M. Hughes, le 14 janvier 1913. . . . . *Pas imprimés.*

69. Réponse à adresse à Son Excellence le Très honorable sir Charles Fitzpatrick, C.P., etc., administrateur, en date du 31 mars 1913,—Copie de tous documents, pétitions, lettres, télégrammes, décrets de l'Exécutif et autres papiers et documents en la possession du ministère des Douanes au sujet du droit à payer sur la ficelle servant aux fins de pêche et particulièrement relativement à l'interprétation de l'item 682 du tarif des douanes. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

70. Réponse à ordre du 30 novembre 1912,—(1) Relevé faisant connaître quand la loi actuelle concernant la falsification des substances alimentaires, maintenant connue sous le titre: "Loi des falsifications, S.R.C., chap. 133, a été édictée en premier lieu; (2) quelles sont les substances alimentaires, breuvages ou drogues pour lesquels des types de force et de pureté ont été déterminés par la loi, et à quelles dates ils sont devenus obligatoires; (3) quelles sont les substances alimentaires, breuvages ou drogues pour lesquels des types de force et de pureté ont été préparés et recommandés de temps à autre par l'analyste en chef, mais n'ont pas été mis en vigueur, et pourquoi ils ne l'ont pas été; depuis que cette loi a été mise en vigueur; (4) combien de cas de falsification ont été retracés par l'analyste fédéral, y compris des cas où l'on a constaté que la qualité se trouvait au-dessous du type requis par la loi; (5) dans combien de ces cas des poursuites ont été intentées en vertu de cette loi, ou du code criminel, et dans combien de cas il y a eu conviction. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. McDonnell*. . . . . *Pas imprimée.*

71. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, négociations, propositions écrites et autres papiers et documents en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, au sujet de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, entre le 1er janvier 1890 et le 31 décembre 1891. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

72. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le député de Bellechasse, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Postes concernant la nomination d'un médecin auxiliaire à la station de quarantaine de la Grosse-Ile. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Lemieux*. *Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la nomination du Dr J. Pomminville au poste de chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en remplacement du Dr A. Allaire. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

72*b*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance et autres documents concernant la nomination de Charles W. Hatfield, gardien de pêcheries à la rivière Tusket, Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

72*c*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, télégrammes, lettres, etc., concernant une grève d'employés temporaires de l'Intercolonial à Halifax, en août 1912. Présentée le 4 février 1913.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

72*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous ordres, lettres, télégrammes et autres documents concernant la nomination du lieutenant-colonel Warburton comme chef du service médical au camp de Charlottetown en 1912, et de toutes lettres ou télégrammes concernant sa révocation et son remplacement par son subordonné, le lieutenant-colonel Jenkins. Présentée le 13 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

72*e*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la nomination de M. J. Bégin comme régisseur de la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière. Présentée le 13 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

72*f*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance échangée entre le docteur Marcotte, M. Lavallée, M.P., et l'honorable ministre des Postes et le ministre de l'Agriculture concernant la nomination d'un médecin de santé additionnel à la station de quarantaine de la Grosse-Ile. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux*. . *Pas imprimée.*

72*g*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, recommandations, etc., en rapport avec la nomination de John Macdonald au poste d'inspecteur du Revenu de l'Intérieur, et de toutes les lettres, dépêches télégraphiques, demandes, etc., reçues de toute autre personne se rapportant aux requêtes d'autres candidats au même poste. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

72*h*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, ou de quelque département de l'administration touchant la nomination du docteur F W. Kelly au poste de médecin du port à Bridgewater, N.-E. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

72*i*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Relevé montrant toutes les nominations de fonctionnaires fédéraux dans le district électoral d'Edmonton, entre le 10 octobre 1911 et le 21 novembre 1912, ainsi que leurs différents traitements respectifs ; de plus, copie de toute la correspondance, des recommandations au conseil, décrets du conseil, et de tous les autres documents se rapportant en quoi que ce soit à ces nominations. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Oliver*. . . *Pas imprimée.*

72*j*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, recommandations, rapports, mémoires, etc., se rapportant à la nomination d'un contremaître général, ou d'autres employés permanents ou temporaires relevant du département des Travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911 à ce jour ; avec mention des noms, résidences et salaires de ces employés. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

72*k*. Réponse à ordre du Sénat du 27 février 1913,—Production de tous papiers, pétitions, dépêches télégraphiques, lettres et autres documents se rapportant en quelque manière que ce soit à la nomination de M. McCloskie, comme maître de poste à Wakaw, Saskatchewan. *Pas imprimée.*

73. Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Etat faisant connaître les divers changements faits dans le tarif douanier du Canada par décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement. Présentée le 14 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

74. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant la quantité et la valeur des mélasses produites de la canne à sucre, telles que désignées dans l'item du tarif No 137a, importées en Canada durant l'exercice expiré le 31 mars 1912 de chacune des Antilles qui est partie à la convention commerciale entre le Canada et les Antilles. Présentée le 14 janvier 1913. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

75. Lettre de l'honorable F. D. Monk, M.P., à l'honorable premier ministre, donnant sa démission comme ministre des Travaux publics, et réponse du premier ministre en accusant réception. Présentée par l'honorable M. Borden, le 14 janvier 1913. . . . . . *Pas imprimée.*

75*a*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de toutes lettres, rapports, documents et autres pièces concernant la nomination du colonel Crowe comme commandant du Collège militaire Royal, ou sa démission, ou la prolongation de son temps de service ou sa cessation, ainsi que copie de tous papiers ou lettres échangés entre le ministre et le colonel Crowe concernant sa démission ou son refus de prolonger son temps de service. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

75*b*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous les documents, lettres, plaintes et autres communications échangées entre le général McKenzie et le ministre de la Milice antérieurement à la démission du général McKenzie, ou qui ont pu amener cette démission,—ainsi que de toutes communications échangées avec le ministère de la Guerre en Angleterre, et, en général, de tous les documents se rapportant à cette affaire. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

76. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, rapports, etc., au sujet du retard apporté au paiement de ce qui est dû aux énumérateurs de recensement dans le comté de Bonaventure, en rapport avec le dernier recensement, avec mention des noms, résidences, sommes et dates de paiements. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77. Rapport de la Commission des statistiques officielles du Canada. Présenté le 15 janvier 1913. *Imprimé pour la distribution seulement.*

78. Réponse à ordre du 18 mars 1912,—Copie de toute correspondance en la possession du ministre des Postes au sujet du changement du nom du bureau de poste de Broderick, dans la province de la Saskatchewan, en celui de St-Aldwyn. Présentée le 15 janvier 1913.—*Pas imprimée.*

78*a*. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Copie de tous papiers, télégrammes, lettres, etc., échangés entre le ministre des Postes et toute autre personne au sujet de la fermeture ou du changement du bureau de poste actuel à Spry-Bay, comté de Halifax. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79. Rapport des commissaires de la Police fédérale pour 1912. Présenté par l'honorable M. Foster, le 15 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimée.*

80. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, plaintes, rapports et de tous documents se rapportant à la résiliation du bail No 18778 consenti par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à Aurèle Lebœuf le 12 décembre 1910. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Papineau*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le premier octobre A.D. 1911, se rapportant à la Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou à tout membre de cette commission, ou affectant en quoi que ce soit ces commissaires, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Intercolonial en ce qui concerne les devoirs à remplir ou les pouvoirs à exercer par la dite commission, ou par l'un ou l'autre de ses membres ou de l'un ou l'autre des dits fonctionnaires; aussi copie de toutes les recommandations, lettres, demandes, instructions ou autre correspondance se rapportant en quoi que ce soit aux dits décrets du conseil, ou à l'administration du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*a*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912,—Copie d'un certain décret du conseil édicté au cours de la présente année ordonnant de remettre à M. F. P. Brady certains rapports antérieurement adressés au conseil d'administration de l'Intercolonial. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de tous papiers, relevés de tracé, soumissions et autres données ou documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou tout autre département du gouvernement concernant la construction d'une voie ferrée entre Estmere, comté de Victoria, N.-E., et la ville de Baddeck, dans le même comté. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, soumissions, contrats, décrets du conseil et correspondance au sujet de la fourniture de pièces et de fonte pour le service Est du chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er mai 1912, et de l'achat de fer de rebut provenant de la même source. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

83*a*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant la liste des employés des wagons-buffet sur l'Intercolonial, avec la désignation de leur emploi; aussi, la liste des employés sur les wagons Pullman de l'Intercolonial avec la désignation de leur emploi. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

83*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant une grève d'employés temporaires de l'Intercolonial à Halifax, en août 1912. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

83*c*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie des témoignages, plans, rapport, correspondance, etc., concernant l'enquête qui a été tenue relativement à un accident sur le chemin de fer Intercolonial, à Saint-André de Kamouraska, le 7 octobre 1912, causé par le train No 33, étant l'express maritime allant vers l'ouest. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

83*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de l'enquête tenue au mois de novembre 1912 par M. Macdonald, surintendant de l'Intercolonial à Lévis, contre Alfred Tanguay, employé du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Charles, comté de Bellechasse. Présentée le 27 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. *Pas imprimée.*

83*e*. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports d'ingénieurs, plans, études ou autres documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, reçus depuis le 1er janvier 1912, concernant la construction d'un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysboro. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

83*f*. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toutes requêtes, résolutions, lettres, télégrammes et correspondance en la matière du transport (gratis ou à taux réduit) du foin sur l'Intercolonial pour les cultivateurs du comté d'Antigonish, N.-E.,—aussi, des témoignages entendus et du rapport fait au sujet du manque de foin dans le dit comté et dans d'autres comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*g*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, acceptations de soumissions, etc., en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou l'un ou l'autre des départements de l'administration, datés depuis le 1er juillet 1912, au sujet de la fourniture de la glace pour les besoins de l'Intercolonial à Mulgrave, N.-E. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

83*h*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et autres documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton concernant en quelque manière le quai public à Sackville, N.-B., et la nécessité qu'il y a d'établir, dans l'intérêt du trafic de l'Intercolonial et dans les intérêts commerciaux et maritimes de Sackville et des localités voisines, une communication par voie ferrée entre le dit quai et la ligne principale de l'Intercolonial à la station de Sackville ; aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance reçues par le président ou le vice-président du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou par quelque officier du dit chemin de fer sur le même sujet, pendant les années 1911, 1912 et 1913. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*i*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître qui ont été les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chacune des soumissions, pour la fourniture de pièces de fer en fonte pour l'Intercolonial, au cours de la présente année. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

83*j*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de barils de clous ont été achetés en 1912 pour l'Intercolonial, et quels ont été les prix payés en chaque cas ; si on a demandé des soumissions lors de chaque achat ; et, dans l'affirmative, qui ont été été les différents soumissionnaires et quels ont été les chiffres respectifs des soumissions ; à qui chacun des contrats a été adjugé. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

83*k*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître quelles ont été les sommes perçues respectivement pour le transport des voyageurs et des marchandises, pour chacun des douze mois des années civiles 1910, 1911 et 1912 aux stations suivantes : Montréal, Halifax, Saint-Jean, Sydney, Truro, Moncton, New-Glasgow et Amherst ; quelles ont été respectivement pour chacune des années susdites les recettes totales de l'Intercolonial. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Rhodes*. . . . . *Pas imprimée.*

83*l*. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, télégrammes, représentations, pétitions et rapports dans le département des Chemins de fer et Canaux, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, ou dans les cantons du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou dans les bureaux de l'assistant du président de la commission de direction des chemins de fer de l'Etat, se rapportant en quelque manière au système employé pour fournir de l'eau à la station de Dorchester, sur la ligne de l'Intercolonial, ou au manque total d'eau pour boire ou autres usages à cette station, ainsi qu'à la demeure de l'agent à la dite station—aussi, copie de toute correspondance, lettres, pétitions, recommandations et rapports concernant la prétendue nécessité de commis supplémentaires ou autre assistance à la dite station. Présentée le 21 avril 1913. —*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*m*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres papiers dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, concernant M. L. Tracy, employé dans les ateliers de l'Intercolonial en 1899 et 1900, et de toutes lettres et correspondance au sujet du dit M. L. Tracy échangées entre le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors et quelqu'un des officiers du dit chemin de fer au cours des dites années ; aussi, copie des lettres, sur le même sujet, de D. Pottinger, alors gérant général, feu James E. Price, alors surintendant général, et feu M. Jarvis, alors surintendant divisionnaire du dit chemin de fer, pendant la dite période de 1899 et 1900. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Emmerson.*
Pas imprimée.

VOLUME 27—*Suite.*

83*n*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Relevé faisant connaître toutes les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin entre Amherst et d'autres stations sur cette voie ferrée, dans le comté de Cumberland, et Antigonish, N.-E., consigné à C. Edgar Whidden ou C. B. Whidden and Son, au cours des mois de janvier dernier et de février courant; par qui le fret a été payé;—aussi, copie de factures et connaissements du foin transporté. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*o*. Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, rapports, etc., reçus depuis le premier jour d'octobre 1911 par le département des Chemins de fer et Canaux, la Commission administrative des chemins de du gouvernement, l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ou en la possession de l'un ou l'autre de ces bureaux administratifs ou de ces fonctionnaires, se rapportant en quoi que ce soit à une demande, ou à un projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial à Moncton, ou sur tout autre point de l'Intercolonial, ou sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*p*. Réponse à ordre du 24 février.—Copie de toutes plaintes, réquisitions, pétitions et correspondance de toute nature de la part de la Chambre de Commerce ou des citoyens de Sydney, N.-E., ou de quelques-uns d'entre eux, demandant de meilleures facilités sur l'Intercolonial dans la division de Sydney. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

83*q*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, etc., relativement à la demande de dommages à la suite de la mort du jeune fils de Thomas Hoare, tué à une traverse de l'Intercolonial, dans la ville de Stellarton, au cours de l'été de 1912, et de toutes les requêtes, lettres, etc., demandant l'installation de barrières ou autres moyens de protection à cette traverse. Présentée le 1er avril 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

83*r*. Réponse à ordre du 14 avril 1913,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Chemins de fer à Moncton et le même département à Campbellton au sujet de la collision arrivée à Saint-Moïse, dans le cours de février 1913, entre les trains de E. Smith et le train régulier No 99, en exceptant l'enquête tenue sur le sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

83*s*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Liste contenant les noms, résidences et occupations de tous les employés du chemin de fer Intercolonial qui ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*t*. Copie certifiée d'un rapport du Conseil privé du 5 mai 1913, concernant la nomination de Frederick Passmore Gutelius comme gérant général des chemins de fer de l'Etat. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 7 mai 1913. . . . . *Pas imprimée.*

83*u*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes lettres, mémoires, pétitions, correspondance, rapports et autres documents dans le département des Postes concernant ou se rapportant à l'inauguration ou à l'établissement d'un système en vue de faciliter le transport, entre autres choses, des journaux ou autres matières postales par l'Intercolonial, le matin, entre Moncton, N.-B., et Saint-Jean, avec raccordement avec la ligne ferrée qui dessert Salisbury et le comté d'Albert, N.-B.; aussi, concernant l'établissement d'un système en vue de faciliter le transport des journaux et autres matières postales tous les soirs de la semaine par le convoi connu sous la désignation de No 84 qui fait le service entre Moncton, N.-B., et Springhill-Junction, N.-E., ce qui permettrait la distribution des dites matières postales à Shediac, Memramcook, Dorchester, Sackville, Amherst et les points intermédiaires à l'est de Moncton; aussi, un état indiquant quelles facilités de transport de cette nature (s'il en est), soit au moyen de sacs fermés à clef ou autrement, ont été inaugurées ou établies sur l'une ou l'autre des dites voies ferrées, et donnant les dates respectives de l'établissement des dites facilités de transport des matières postales en général ou en ce qui concerne aucun des journaux publiés à Moncton le matin ou le soir. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*v*. Etat indiquant si, depuis le 1er janvier 1913, quelque contrat a été fait pour la construction ou la fourniture de wagons de toute espèce quelconque pour l'usage de l'Intercolonial, et à qui le contrat a été accordé; aussi, quel a été le nombre de wagons, l'espèce ou classe et le prix; si des soumissions ont été demandées avant l'adjudication du dit contrat; et les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission; aussi, si des soumissions ont été demandées par voie d'annonces publiques, ou privément. Présenté le 21 mai 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimé.*

83*w*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Relevé faisant connaître les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin expédié d'Amherst et autres stations sur l'Intercolonial, dans le comté de Cumberland, à Antigonish, et autres stations dans le comté d'Antigonish, au cours des mois de janvier, février et mars dernier; les noms des expéditeurs et des destinataires; la somme payée pour transport de chaque expédition, et par qui payée;—aussi, copie de tous les connaissements de ces expéditions. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

84. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil, lettres et correspondance, se rapportant en quoi que ce soit à la fermeture du bureau canadien d'immigration à Boston, E.-U.-A., en 1911, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 17 janvier 1913. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

85. Copies de dépêches datées le 11 décembre 1912, adressées au Gouverneur général de la Confédération Australienne, à celui de l'Union Sud-Africaine et aux gouverneurs de la Nouvelle-Zélande et de Terre-Neuve, touchant la représentation des colonies autonomes dans le comité de la défense impériale. Présentées par le Très honorable M. Borden, le 17 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimées.*

86. Rapports concernant les marées et courants du détroit de Northumberland. *(Sénat). Pas imprimés.*

87. Réponse à ordre du Sénat du 3 décembre 1912,—Copie de l'ordre en conseil transférant la division des Archives du département de l'Agriculture au département du Secrétaire d'Etat. *Pas imprimée.*

88. Réponse à adresse du Sénat du 3 décembre 1912,—Production de toute la correspondance et de tous documents relatifs à l'institution d'une commission pour faire une enquête sur les réserves des sauvages dans la Colombie-Britannique.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Taux d'assurances entre les ports canadiens sur l'Atlantique et les ports du Royaume-Uni. *(Sénat)*.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

90. Rapport de la Commission du département de la Statistique Officielle du Canada avec une annexe contenant les pièces justificatives.. .. ..*Imprimé pour la distribution seulement.*

91. Copie du sixième rapport conjoint du commissaire pour la démarcation du 141me degré de longitude ouest. Présentée par l'honorable M. Roche, le 21 janvier 1913...*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoire, correspondance, etc., avec le gouvernement de la Colombie-Britannique ou quelqu'un de ses membres; avec les agents du département de la Marine et des Pêcheries résidant dans la dite province; avec les propriétaires des établissements de conserves de saumon dans la dite province; et avec toutes compagnie, personne ou personnes concernant la défense d'exporter le saumon dit *Sock-Eyed* de la dite province depuis le 15 octobre 1911. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre du 20 mars 1912,—Copie de tous mémoires et correspondance touchant les taux pour les câblogrammes, échangés entre le département des Postes canadien et le ministère des Postes britannique. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

94. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, lettres, etc., entre le gouvernement du Canada et l'Australie pendant les derniers douze mois concernant des arrangements de tarif préférentiel entre les deux dits pays. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax). Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

95. Rapport de M. Olivar Asselin sur une enquête faite au sujet de l'immigration venant de Belgique et de France en Canada. Présenté par l'honorable M. Roche, le 21 janvier 1913. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

95*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, papiers, rapports et autres documents touchant l'enquête tenue à Port-Daniel-Ouest, Qué., sur la conduite de Edmund Dea, surveillant ou gardien de la homarderie en cette localité. Présentée le 22 janvier 1913.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*b*. Rapport de R. A. Pringle, écuyer, C.R., *re* enquête sur le naufrage du steamer *Mayflower*, le 12 novembre 1912. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1913..*Pas imprimé.*

95*c*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet des accusations portées contre la *United Shoe Machinery Company;* du décret du conseil nommant la commission; de l'accusation qui a donné lieu à ce décret, et des mesures, s'il en est, prises par l'administration à la suite du rapport de la commission, soit par décret du conseil, soit autrement. Présentée le 11 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*d*. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents, témoignages entendus, lettres, télégrammes en rapport avec l'enquête au sujet de l'échouement du steamer de l'Etat *Earl Grey* à Toney-River, dans le comté de Pictou, au printemps de 1912; des rapports du commissaire enquêteur, et toute la correspondance, des télégrammes et documents se rapportant à l'enquête, et de toute décision départementale en la matière. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

95*e*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, papiers, preuve et autres documents se rapportant à l'enquête sur la collision entre le steamer *City of Sydney* et le remorqueur *Douglas H. Thomas* dans le port de Sydney-Harbour, le 13 novembre 1912; et aussi, copie du verdict et du rapport du commissaire enquêteur à ce sujet. Présentée le 2 avril 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Rapport du Second Congrès international de l'éducation morale, tenue à la Haye, 22-27 août 1912, et, corrélativement, sur l'instruction morale dans les écoles publiques du Canada, etc., par J. A. M. Aikins, nommé par le gouvernement canadien comme représentant à ce congrès. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 21 janvier 1913.
Imprimée pour la distribution seulement.

97. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie des listes de paie, lettres, documents, télégrammes et autres papiers concernant les dépenses à l'île Caribou, comté de Pictou. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque officier de son département et J. A. Gillies, C.R., Sydney, concernant l'acquisition de John B. Nicholson d'un emplacement pour une homarderie à Snidloff-Lake, comté de Richmond, N.-E., aussi, copie de tous comptes, frais et pièces justificatives reçues du dit J. A. Gillies pour services rendus, et un état des paiements faits au dit J. A. Gillies en rapport avec cette transaction. Présentée le 7 février 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, etc, entre le département des Travaux publics et toute personne au sujet du placement d'obstacles à la navigation dans les eaux de South-West-Cove, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

100. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec les dépenses faites à Skinner's-Cove, dans le comté de Pictou. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

101. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la province d'Ontario au sujet de l'extension des limites de la dite province. Présentée le 28 janvier 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, rapports et documents touchant la réclamation produite par C. R. Scoles, de New-Carlisle, Qué., pour le paiement d'un reliquat de subvention votée en faveur du chemin de fer Atlantique au Lac Supérieur, depuis octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Marcil.*
Pas imprimée.

103. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes, rapports et autres documents, concernant une prétendue défalcation dans les comptes de Joseph P. Melanson, clerc au bureau de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, qui ont causé une enquête tenue le 23 octobre dernier par l'inspecteur provincial des douanes, avec le nom de l'accusateur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Turgeon.*
Pas imprimée.

104. Réponse à ordre du 9 décembre 1913.—Copie de tous papiers, lettres et télégrammes en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou de tout autre département du gouvernement, entre le 1er septembre 1874 et le 1er septembre 1879, concernant l'acquisition ou l'expropriation de terrains à St. Peters, N.-E., pour fins de canal, et relatifs à la nomination d'évaluateurs pour décider de la valeur de ces terrains, aux instructions données aux évaluateurs, au rapport ou rapports de ces derniers à la superficie expropriée et au prix payé pour les dites expropriations. Aussi, relevé du montant payé à chaque évaluateur pour ses services. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Kyte*.. ..*Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie des différents tarifs de fret en opération sur la ligne des chemins de fer de Métapédia à New-Carlisle et de New-Carlisle à Gascons et *vice versa*, et de toute demande de changement de ces tarifs; et aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres ou autres documents se plaignant de ces tarifs. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

105*a*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie des différents tarifs de transport de marchandises en force sur la ligne du chemin de fer de Sunny-Brae à Ferrona-Junction, sur le réseau de l'Intercolonial, et de toutes requêtes reçues demandant le changement des dits tarifs; aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres et autres documents se plaignant de ces tarifs. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

106. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie des instructions originales, y compris plans, devis, profils, etc., fournis aux ingénieurs de la division est du Transcontinental entre Winnipeg et Québec par l'ingénieur en chef de la Commission du chemin de fer Transcontinental et approuvés par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; aussi, de toutes les instructions, y compris devis et profils, émises par l'ingénieur en chef ou par le président

VOLUME 27—*Suite.*

de la Commission du Transcontinental, depuis le 31 octobre 1911, et qui, en quelque manière que ce soit, modifient, changent les instructions originales ci-dessus mentionnées ou s'en départissent;—aussi, de toute correspondance entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de son département, et le président de la Commission du Transcontinental, ou son ingénieur en chef, au sujet des modifications apportées aux instructions originales, quant aux pentes, courbes et ponts ou autres constructions permanentes. Aussi, copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres du gouvernement, et tout fonctionnaire de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en rapport avec certaines déviations des instructions originales touchant les pentes, les courbes ou les constructions permanentes sur la dite ligne entre Winnipeg et Québec; aussi, de toute correspondance échangée entre l'ingénieur en chef et l'un ou l'autre des fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique ou quelques-uns du personnel de son administration technique au sujet des changements projetés quant aux pentes, courbes ou construction permanentes sur la ligne du Transcontinental entre Winnipeg et la cité de Québec. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Graham.. ..Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Copie d'une lettre, datée le 24 septembre 1904, écrite par l'ingénieur en chef Lumsden, de la Commission du Transcontinental, au président Wade de la même commission, dans laquelle l'ingénieur en chef recommande à ce dernier certaines rampes sur le Transcontinental. Présentée le 15 mai 1913.—*M. Graham.* *Pas imprimée.*

107. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents se rapportant à une réclamation de L. A. Sauvé à l'égard de certaines constructions à la Pointe des Cascades, sur le canal de Soulanges, et de toute la correspondance en la matière. Présentée le 30 janvier 1913.—*Sir Wilfrid Laurier.. .. ..Pas imprimée.*

108. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie du contrat passé entre le département des Chemins de fer et Canaux et W. H. Weller pour l'amélioration du canal St. Peters, et de toute correspondance entre l'entrepreneur et toute autre personne, firme ou corporation et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du déchargement des matériaux enlevés par l'entrepreneur. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Kyte.. .. ..Pas imprimée.*

108*a*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le département des Chemins de fer et Canaux et C. D. Sargent, I.C., et entre l'ingénieur C. D. Sargent et H. E. Stanton, ingénieur surintendant du canal St. Peters, ou entre W. H. Weller, entrepreneur des travaux d'amélioration du canal St. Peters, et l'une ou l'autre des personnes susnommées, au sujet de l'ouvrage exécuté par l'entrepreneur en dehors de son contrat et du devis *ad hoc*;—aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le département des Chemins de fer et Canaux ou l'ingénieur C. D. Sargent et toute autre personne, en la matière;— aussi de tous les comptes et pièces justificatives fournis au gouvernement concernant l'ouvrage précité, et des paiements faits par le gouvernement à l'entrepreneur, spécifiant si ces paiements sont en solde complète ou partielle. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Kyte.. .. ..Pas imprimée.*

108*b*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie des comptes des dépenses personnelles payées à M. St-Amour, surveillant du canal Soulanges, depuis que ce fonctionnaire est entrée en fonction;—aussi, réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie des dépenses personnelles payées par le gouvernement à M. St-Amour, surintendant du canal Soulanges, depuis la date de sa nomination. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Boyer.. .. ..Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents reçus depuis le 1er janvier 1912, demandant que la ligne ferrée, connue sous le nom de Vale-Road, forme partie du réseau de l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance relativement à l'émission de lettres patentes en faveur de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, Limited*; aussi, copie des dites lettres patentes. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

111. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., entre le département du Commerce et M. Donnelly, ci-devant commissaire canadien du commerce à Mexico, concernant la fermeture du bureau du dit commissaire à Mexico. Présentée le 3 février 1913.—*M. Maclean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

112. Rapport requis par l'article 88 du chapitre 62, Statuts Revisés du Canada, décrétant que le ministre de l'Intérieur soumette au Parlement, chaque année, un rapport des liqueurs apportées de tout endroit situé hors du Canada, dans les territoires, sur permission spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest donnée par écrit. Présenté le 3 février 1913, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

113. Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres papiers et documents se rapportant à la démission du lieutenant-colonel F. Moore, 20me régiment, carabiniers de Halton, et aussi copie de sa lettre de démission et de la réponse à cette lettre. Présentée le 6 février 1913.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite*

114. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la grève des chauffeurs et autres personnes employés sur le navire de l'Etat *Earl Grey,* au cours des années 1912 et 1913. Présentée le 11 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à ordre du 27 mars 1912,—Copie de tous papiers, lettres et télégrammes concernant la demande pour louer False-Cove-Flats, Vancouver, C.-B., ou accordant un bail pour cette propriété. Présentée le 11 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et autres papiers relatifs à une garantie projetée des obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay. Présentée le 11 février 1913.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

116*a*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de tous documents, pétitions, mémoires, lettres et télégrammes adressés au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres le pressant d'incorporer dans le réseau des chemins de fer de l'Etat les lignes du Québec et Oriental et de l'Atlantique, Québec et Occidental, et de toutes les réponses faites à ce sujet. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

116*b*. Réponse à adresse du 11 décembre 1912,—Copie de tous décrets du conseil concernant la construction d'une ligne ferrée de Saint-Jean, N.-B., à Grand-Falls, N.-B., ou de quelque partie de cette ligne; aussi, copie de tous plans et profils adressés au département des Chemins de fer et Canaux par la *Quebec and St. John Railway Company,* et de toute correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses officiers et la dite compagnie ou le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ou quelqu'un de ses officiers, au sujet des courbes, rampes ou spécifications de la ligne ferrée ou de partie de cette ligne. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Carvell.* ..*Pas imprimée.*

116*c*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, mémoires, requêtes, lettres, etc., soumis à la Commission des chemins de fer, du 1er janvier 1913 à ce jour, par qui que ce soit au sujet de l'administration des chemins de fer *Quebec and Oriental* et *Atlantic, Quebec and Western,* quant au service du transport des marchandises et des voyageurs et des messageries, avec copie de tous les ordres et décisions émis par cette commission, et de la correspondance qui se rapporte à ces sujets. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 5 décembre 1912,—Etat faisant connaître le nombre d'appels d'ordres du Bureau des Commissaires des chemins de fer interjetés devant le Gouverneur en conseil pendant les douze mois qui ont précédé le 25 novembre 1912, les détails de chaque appel et la décision rendue par le Gouverneur en conseil dans chaque cas. Présentée le 11 février 1913.—*M. Graham.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

118. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 22 janvier 1913, —Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance ayant pour objet de faciliter davantage les moyens de recueillir des données utiles pour le commerce du pays par l'intermédiaire du service consulaire britannique. Présentée le 11 février 1913.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

119. Réponse à ordre du 24 janvier 1913,—Liste de tous les employés des différents départements, tant à Ottawa que dans les neuf provinces et territoires du Canada et autres endroits hors du Canada (service interne et externe) qui ont laissé leur emploi, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912, inclusivement, et indiquant leur nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire respectivement; la date de leur nomination; la date de leur départ; leur salaire à l'époque de leur nomination et à l'époque de leur départ; les causes de leur départ; s'ils ont été remplacés, ou non; les noms, prénoms, âge, nationalité, emploi et salaire de ceux qui les ont remplacés; dans les cas de destitutions, la liste des personnes qui ont demandé ces destitutions; dans les cas de remplacements, la liste des personnes qui ont recommandé les nouveaux venus. Présentée le 11 février 1913.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

119*a*. Réponse supplémentaire à ordre du 24 janvier 1912,—Liste de tous les employés des différents départements, tant à Ottawa que dans les neuf provinces et territoires du Canada et autres endroits hors du Canada (service interne et externe) qui ont quitté leur emploi, le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912, inclusivement, et indiquant leurs nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire respectivement; la date de leur nomination; la date de leur départ; leur salaire à l'époque de leur nomination et à l'époque de leur départ; les causes de leur départ; s'ils ont été remplacés ou non; les nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire de ceux qui les ont remplacés; dans les cas de destitutions, la liste des personnes qui ont demandé ces destitutions; dans le cas de remplacements,—la liste des personnes qui ont recommandé les nouveaux venus. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

120. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 5 février 1912, —Copie de toutes soumissions, contrats, rapports et mémoires de l'ingénieur du département des Travaux publics décrets du conseil, correspondance et autres documents concernant la construction d'un barrage au pied du lac Témiscamingue pour la retenue des eaux. Présentée le 12 février 1913.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

120*a*. Réponse à ordre du 4 mars 1912,—Copie de tout contrat, correspondance ou écrits quelconques échangés entre le gouvernement du Canada et le ou des entrepreneurs concernant la construction d'une écluse en 1908 ou 1909, appelée écluse du Lac Témiscamingue ou bâtie sur les rivières formant la charge ou la décharge du dit lac. Présentée le 12 février 1913.—*M. Boulay*. . . . .*Pas imprimée.*

121. Réponse à ordre du 28 mars 1912,—Liste des sujets des tableaux et aquarelles qui sont devenus la propriété de la Galerie Nationale du Canada depuis 1891, et donnant le nom de l'auteur dans chaque cas. Présentée le 12 février 1913.—*M. Burnham*. . . .*Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copies de tous documents, lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la demande de M. Firmin Thibault, de Saint-Denis, comté de Kamouraska, pour son indemnité pour avoir servi lors de l'invasion des féniens. Présentée le 13 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . .*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Etat faisant connaître à quelle date ou à quelles dates le gouvernement a acheté le site d'un nouveau champ de tir dans le comté de Carleton, Ont. ; de qui ont été achetés les différents lopins de terre, et à quel prix par acre pour chacun d'eux ; combien d'acres de terre ont été achetés, et quelle est la somme totale payée ; si le gouvernement y a érigé quelques bâtisses, et quel en a été le coût ; en rapport avec cette acquisition, quelles sont les sommes payées, et à qui payées, par le gouvernement, à titre de commission, honoraires, frais d'agence et frais légaux ; entre la date du premier achat et le 23 janvier 1913, quelle somme a été dépensée par le gouvernement en rapport avec ce champ de tir, pour toutes fins quelconques ; s'il y a encore quelques sommes payables et non soldées en quoi que ce soit qui se rattache à l'achat de ce site ; à qui sont-elles dues, et quel en est le chiffre ; à quelle distance de l'hôtel des postes de la cité d'Ottawa se trouve le dit champ de tir ; s'il y a quelque ligne de tramways ou autre voie ferrée mettant en communication la cité d'Ottawa et ce champ de tir ; s'il n'en existe pas, quels moyens de transport on va établir pour les tireurs allant à ce champ de tir ou en revenant. Présentée le 13 février 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . .*Pas imprimée*

124. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 10 février 1913, —Copie du mémoire présenté au gouvernement au cours de la session de 1911-12, par une délégation du gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, demandant que la subvention provinciale soit augmentée, et dont copie a été déposée sur la Table de la Chambre par le ministre des Finances à la dernière session du Parlement, mais qui ne paraît plus être parmi les archives de la Chambre. Présentée le 17 février 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.). Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

125. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912, —Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er novembre 1911 jusqu'à date, et toute corporation, compagnie, personne ou personnes, se rapportant en quelque manière au tarif douanier sur le ciment ; aussi copie de toutes lettres et correspondance échangées entre des membres du gouvernement du Canada pendant la même période et se rapportant au même sujet. Aussi, copie de tous papiers, documents, mémoires et décrets du conseil touchant la réduction du tarif douanier sur le ciment faite sur décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement. Présentée le 17 février 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

125*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 20 janvier 1913,—Copie de toutes les requêtes adressées depuis le 1er octobre 1911 au Gouverneur général en conseil, ou à l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, demandant remise de droit, ou réajustement des droits sur le ciment ; de toutes les lettres adressées aux ministres individuellement à cet égard, et de toute la correspondance et de tous les arrêtés en conseil. Présentée le 21 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

125*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, pétitions, décrets du conseil, lettres et télégrammes en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou échangés entre le département des Douanes et le département de la Justice, ou tout procureur, avocat, association, compagnie ou particulier, au cours des douze derniers mois, au sujet de l'imposition de droits tarifaires sur le bois d'œuvre raboté sur une seule face et coupé à dimension ou concernant l'interprétation de l'item tarifaire No 504 ; ainsi qu'une copie imprimée de toute cause d'épreuve, appel, factum ou plaidoyer, soumis à la Cour d'Echiquier du Canada ou à la Cour Suprême du Canada, en la matière d'interprétation judiciaire du dit item No 504. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres et qui que ce soit en rapport avec la ½ est de la section 27, township 6, rang 2, à l'ouest du 3me méridien. Présentée le 17 février 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Etat indiquant depuis la confédération, quand la milice ou les forces régulières ont été appelées sous les armes pour venir en aide au pouvoir civil ; combien de fois, quand et où cet appel a eu lieu depuis lors ; quelles sommes d'argent ont été payées par chaque corporation municipale pour le service accompli en

VOLUME 27—*Suite.*

chaque cas; quels sont les corps militaires qui ont été appelés sous les armes en chaque instance; si c'était en chaque instance aux fins de réprimer des grèves de travailleurs, ou pour d'autres fins. Présentée le 18 février 1913.—*M. Macdonald.* . .*Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, papiers, etc., concernant la demande formulée par James McKelvey, de Sarnia, Ontario, pour l'obtention de l'octroi aux volontaires qui ont fait du service lors de l'invasion fénienne. Présentée le 18 février 1913.—*M. Macdonald.* . . . .*Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de tous documents, correspondance, mémoires, rapports, demandes d'enquêtes, de nominations de commissions et autres documents relatifs à l'étude des causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'est de la Puissance. Présentée le 18 février 1913.—*M. Paquet.* .*Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance au sujet de la demande de la Banque Internationale adressée au conseil du Trésor pour un certificat lui permettant de commencer des transactions. Présentée le 18 février 1913.—*M. Maclean (Halifax).* . . . .*Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, rapports, lettres et instructions concernant la pêche de l'éperlan et du saumon, dans la rivière Ristigouche et la Baie-des-Chaleurs depuis octobre 1911 jusqu'à date, et des instructions adressées aux officiers du département de la Marine et des Pêcheries à ce sujet. Présentée le 18 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . .*Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et papiers concernant l'augmentation du salaire de M. Sévigny, employé du bureau d'immigration à Montréal. Présentée le 18 février 1913.—*M. Carvell* . . . .*Pas imprimée.*

133. Réponse à ordre du 5 février 1913,—Etat faisant connaître toutes commandes (s'il en est) pour articles faites par le département des Travaux publics depuis le 1er octobre 1911 à Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax; les soumissions demandées dans chaque cas; les commandes pour articles faites sans soumissions; les noms des firmes, et les montants dans chaque cas. Présentée le 19 février 1913.—*M. Macdonald.* . . . . .*Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute la correspondance, et de tous les autres documents dans le département des Travaux publics se rattachant à l'octroi d'un contrat pour livraison de charbon dit *Welsh coal* aux divers édifices fédéraux en la cité de Montréal. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux.* . . . .*Pas imprimée.*

135. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Etat indiquant combien de contrats de dragage ont été donnés pendant l'année 1911-12 par le département des Travaux publics, le nom de chaque soumissionnaire et le montant mentionné dans chaque soumission. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux.* . . . .*Pas imprimée.*

135*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé de la quantité, par verges cubes, de dragage fait dans le havre de Bathurst, par la drague *Restigouche* durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre de l'année 1911, et durant les mêmes mois de l'année 1912. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon.* . . . .*Pas imprimée.*

135*b*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, recommandations et rapports touchant le dragage de la rivière des Prairies; ainsi qu'un résumé faisant connaître l'ouvrage accompli; les profondeur, longueur et largeur du chenal creusé, les noms des personnes employées pour cet ouvrage, leur salaire et la somme dépensée en rapport avec cet ouvrage entre le 1er octobre 1911 et le 21 novembre 1912. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Wilson (Laval).* . . . .*Pas imprimée.*

135*c*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de tous documents, lettres, rapports d'ingénieurs, et dépenses détaillées concernant le dragage à Sainte-Anne de Ristigouche et Cross-Point. comté de Bonaventure. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).*
Pas imprimée.

135*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de dragage a été fait par les dragues du gouvernement pour des particuliers ou des sociétés dans l'Ile-du-Prince-Edouard, au cours de la saison de 1912; quels sont les noms des personnes ou des sociétés pour lesquelles ce dragage a été fait; combien de verges cubes de matériaux ont été enlevées pour chaque personne ou firme; de quelle nature était les substances enlevées, et quel prix, par verge, le gouvernement a exigé pour ce dragage; qui a mesuré la quantité de substance enlevée, et si on s'est servi de la mesure de chaland; qui a recommandé ce dragage; si on a consulté l'ingénieur local ou tout autre ingénieur quant au mesurage à adopter, et si l'ingénieur local, ou tout autre ingénieur, a exercé quelque contrôle sur l'ouvrage. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.).*
Pas imprimée.

136. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie du compte de Jean-Baptiste Lena et de son épouse pour ouvrages faits aux bâtisses publiques à Valleyfield, Qué., en mai 1912, ainsi que de toute correspondance, rapport et de tout document se rapportant au paiement de tout ou en partie de ces comptes. Présentée le 19 février 1913.—*M. Papineau.*
Pas imprimée.

VOLUME 27—*Suite.*

137. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le montant d'argent dépensé pour améliorer le chenal de la rivière Ottawa entre la cité de Hull et le village de Masson. Présentée le 19 février 1913.—*M. Devlin*. . . . .*Pas imprimée.*

138. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous documents concernant le transfert de P. E. Amiot, ingénieur local du département des Travaux publics de Bonaventure, Québec, au district de Chicoutimi et Saguenay, et la nomination en son lieu et place de Chas. E. Taché, de Chicoutimi, comme ingénieur local ; aussi, copie des instructions données à ce dernier, et quels sont ses fonctions, son domicile et son salaire. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

139. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes pétitions, mémoires, correspondance, rapports et résolutions de conseils de comté ou autres conseils municipaux du comté de Bonaventure en faveur de ou adverses à certains travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911, adressés au ci-devant ministre des Travaux publics ou autre membre de l'administration actuelle, et copie de toutes réponses faites à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

140. Etat annuel des affaires de la Compagnie de Prêt et de Placement Britannique Canadienne pour l'année terminée le 31 décembre 1911. *(Sénat)*. . . . .*Pas imprimé.*

141. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier 1913,—Copie de toutes réclamations faites par le gardien de pêche actuel au lac Baker, dans le comté de Madawaska, N.-B., et d'un état des sommes payées à cet employé. . . . .*Pas imprimée.*

141*a*. Réponse à adresse du Sénat du 6 mars 1912,—Production de tous documents, contrats, correspondance en rapport avec la réclamation de MM. Elzéar Boulanger et fils, Montmagny. . . . .*Pas imprimée.*

141*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, renseignements, condamnations et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries ou de quelqu'un de ses officiers, concernant la poursuite intentée en 1910 contre George Rowlings et James Rowlings, de Musquodoboit-Harbour, comté de Halifax, pour violation des règlements de pêche. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

141*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents ou autres communications échangés avec le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers au sujet des poursuites intentées aux personnes suivantes : Sam. Stewart, Melvin Hart, Andrew McNeil, Thomas McNeil, Hugh Malcolm, Tom Moffatt, James Waddin, Samuel Wright et Dougald Higgins, de Westville, comté de Pictou, pour infraction à la loi des pêcheries ; aussi, copie de toutes requêtes ou lettres concernant la remise des amendes imposées—aussi, copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant une accusation portée contre Rod Martin, de Westville susdit, garde-pêche, pour pêche illégale et autres infractions. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

142. Réponse à adresse du Sénat du 28 janvier 1913,—Copie du rapport du ministre de la Justice *in re Florence Mining Company*. . . . .*Pas imprimée.*

143. Copie des instructions adressées aux lieutenants-gouverneurs des diverses provinces du Canada, avec leurs commissions et une copie de ces commissions.—*(Sénat)*. .*Pas imprimée.*

144. Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, télégrammes, rapports et opinions au sujet de la réclamation de William Iceton, de Purcell's-Cove, qui demande que le département de la Marine et des Pêcheries ou quelque autre département lui rende un bateau. Présentée le 20 février 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

145. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912, —Copie de tous papiers, télégrammes, lettres et décrets du conseil concernant le transfert d'une propriété connue sous le nom de " Police Point Reserve " à la corporation de la cité de Medicine-Hat, Alberta. Présentée le 20 février 1913.—*M. Buchanan*. . . *Pas imprimée.*

146. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de l'enquête faite par F. B. Atkinson, Lévis, sur un accident arrivé au cheval de Arsène Lauzier, à Amqui, comté de Rimouski, le 19 février 1912. Présentée le 20 février 1913.—*M. Boulay*. . . . .*Pas imprimée.*

147. Correspondance, mémoires, etc., se rapportant à la concession, datée le 19 novembre 1912, à un nommé Arthur Donaldson, de la moitié N. du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du 2me méridien. Présentés par l'honorable M. Roche, le 20 février 1913. . . . .*Pas imprimés.*

147*a*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la moitié nord du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du second méridien, province de Saskatchewan, et l'octroi d'une inscription de homestead pour la dite propriété à un nommé Arthur Donaldson. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

148. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de tous papiers, rapports et autres documents concernant le retard apporté par le département des Sauvages à l'émission des lettres patentes pour les terres achetées de la bande des sauvages de Saint-Pierre et formant partie de la réserve sauvage de Saint-Pierre, Manitoba. Présentée le 25 février 1913.—*M. Oliver.* *Pas imprimée.*

149. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 27 janvier 1913, —Copie de toutes demandes adressées au gouvernement par la Compagnie d'aciéries d'Algoma pour la remise des droits sur les rails importés par la dite compagnie à Fort-William ; de toute correspondance à ce sujet, de toute preuve recherchée et obtenue par le gouvernement et de celle fournie par la compagnie à l'appui de ses demandes ; et de tous arrêtés du conseil ordonnant cette remise de droits. Présentée le 25 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Liste des sténographes et secrétaires de la Chambre des Communes, avec les noms des députés pour lesquels chacune ou chacun travaille. Présentée le 26 février 1913.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

150*a*. Réponse à ordre du 31 mars écoulé,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et les adresses des sténographes employés par la Chambre des Communes comme secrétaire des députés. Présentée le 1er avril 1913.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre du 16 janvier 1913,—Etat indiquant combien de boisseaux de grains, et de barils ou sacs de farine ont été expédiés de Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Halifax, au cours des douze mois qui ont précédé le 31 décembre 1912, et la quantité respective de chacun de ces produits ; aussi, quelle a été la proportion de ces denrées de production domestique ou de provenance étrangère à chacun des ports ci-dessus. Présentée le 26 février 1913.—*M. Bennett (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Relevé faisant connaître la quantité et les valeurs des importations et des exportations échangées entre le Canada et la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande au cours de l'année terminée le 31 mars 1912, quant aux articles suivants : chevaux, bêtes à cornes, moutons, porcs, jambon, lard fumé, bœuf frais et salé, grain, suif, viande de mouton, viandes en conserves, beurre, fromage, œufs, volailles et pommes. Présentée le 26 février 1913.—*M. Sutherland.* *Pas imprimée.*

153. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 26 février 1912, —Copie de toutes lettres, documents et correspondance concernant les mesures prises par le gouvernement pour venir en aide aux actionnaires et déposants de la *Farmers' Bank,* du décret du conseil nommant Sir Wm. Meredith commissaire, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Présentée le 26 février 1913.—*M. Macdonald*.. ..*Pas imprimée.*

153*a*. Rapport de l'honorable Sir William Ralph Meredith, chevalier, commissaire nommé aux fins de diriger une enquête sur toutes les matières se rattachant à la *Farmers' Bank of Canada.* Présenté par l'honorable M. White, le 26 février 1913. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 28.

(Ce volume est relié en trois parties.)

153*b*. Rapport de la Commission Royale autorisée par arrêtés du conseil en date du 19 juillet 1912 et du 5 août 1912, pour faire une enquête sur les plaintes au sujet des méthodes suivies pour peser le beurre et le fromage à Montréal, et aussi quant aux modes de paiement. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 30 mai 1913. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

154. Réponse à ordre de la Chambre du 27 janvier 1913,—Etat indiquant le chiffre de la subvention payée à chacune des quatre provinces du Canada qui ont formé partie de la Confédération à son début, et le chiffre de la population sur lequel a été basée cette subvention ; la subvention payable à chacune des cinq autres provinces, lors de leur entrée dans l'Union, et le chiffre de la population sur lequel était basé cette subvention ; la somme ajoutée à la subvention de l'une ou de l'autre des provinces à titre d'arrangement plus équitable, et les dates auxquelles cet appoint a été apporté, respectivement ; les détails de ces modifications plus favorables, depuis 1867, et la subvention annuelle payable actuellement à chaque province, avec le chiffre de la population sur lequel elle est basée ; la date originale, et l'allocation de compensation, s'il en était, respectivement, placée au crédit de chaque province lors de son entrée dans l'Union. Présentée le 27 février 1913.—*M. Sinclair.* *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

155. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance concernant le transfert de l'hôpital de marine à Pictou à la ville de Pictou ou à toute autre corporation ou personne. Présentée le 27 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

156. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, soumissions, contrats, papiers et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant la passation et la cancellation d'un contrat ou arrangement entre le dit département et Charles G. Giffin, de Isaac's-Harbour, N.-E., pour l'exécution de certains services à la homarderie dans cette localité, et aussi concernant un arrangement subséquent avec Philip McArthur pour l'exécution de services similaires. Présentée le 27 février 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

157. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la réclamation de Charles Meunier, ci-devant percepteur de douane à Marieville, Québec, pour loyer. Présentée le 28 février 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

158. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance et rapports au sujet de la fermeture du bureau de poste à Pomket-River, comté d'Antigonish, N.-E., et de la résiliation du contrat pour le transport de la malle entre Heatherton et Pomket-River. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). Pas imprimée.*

158*a*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., reçus, au cours des derniers douze mois, de l'honorable député de East-Grey et d'autres personnes par le département des Postes touchant la fermeture du bureau de poste de Harkaway, comté de Grey, Ont.; et les changements projetés dans le service des malles. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

159. Réponse à ordre du Sénat du 21 février 1913,—Copie du rapport rendu au gouvernement par James A. J. McKenna, L.L.D., commissaire spécial nommé pour s'enquérir des réclamations déposées au nom des sauvages de la Colombie-Britannique. . . . . *Pas imprimée.*

159*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 20 janvier 1913,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et les autorités fédérales concernant les droits et réclamations des sauvages dans cette province, et de tous arrêtés du conseil à ce sujet. Présentée le 14 mai 1913.—*Sir Wilfrid Laurier. Pas imprimée.*

159*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 28 avril 1913,—Copie de toute correspondance, rapport et recommandations du révérend R. L. Macdonald, agent des sauvages de la réserve de Salmon-River, comté de Richmond, N.-E., au sujet de l'école sauvage dans la dite réserve, —et de toute correspondance et instructions du département des Affaires des Sauvages au dit agent sur le même sujet. Aussi, copie de toutes plaintes, accusations et rapports contre Mlle Charlotte M. Devereux, institutrice de la dite école, et de toute correspondance, et recommandations concernant la nomination de Ernest McNeil comme successeur de la dite institutrice, depuis le 1er janvier 1912. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

159*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1913,—Copie du dernier acte de cession et de tous papiers, correspondance et autres documents concernant l'abandon de la réserve sauvage de White-Bear, et de toutes lettres et télégrammes expédiés par des fonctionnaires du département ou autres au sujet de cet abandon; aussi, état indiquant en vertu de quelle autorité cette cession a été faite, le nombre d'acres compris dans la cession, et la manière dont on en a disposé. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Bradbury*. . . . . . *Pas imprimée.*

159*d*. Réponse à ordre du 30 avril 1913,—Copie de toutes lettres, papiers, mémoires et autres documents depuis le 1er janvier 1912 concernant la réserve sauvage Kitsilano, dans la cité de Vancouver. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

160. Immigrants—nombre d'immigrants qui se sont établis au Canada en 1911-12 et l'où ils venaient. *(Sénat)*. . . . . *Pas imprimée.*

160*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître combien, parmi les immigrants, venus en Canada pendant l'année terminée le 31 mars 1913, ont été examinés par les médecins inspecteurs du gouvernement; quel a été le coût total de l'inspection médicale des immigrants venus en Canada pendant cette période; combien de médecins inspecteurs ont été employés pour cette fin pendant la même période, et quels sont les noms, traitements et adresses de chacun de ces inspecteurs, y compris ceux qui demeurent à Ottawa. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Schaffner*. . . . . *Pas imprimée.*

161. Correspondance échangée avec M. V. Stefansson au sujet de l'expédition vers les régions arctiques. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 3 mars 1913. . . . . . *Pas imprimée.*

161*a*. Copie de l'arrêté du conseil, No C.P. 406, du 22 février 1913, au sujet de l'expédition projetée de M. V. Stefansson dans le Nord. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 10 mars 1913. . . . . *Pas imprimée.*

162. Réponse à adresse du 25 mars 1912,—Copie de toutes lettres, requêtes, demandes, arrêtés en conseil et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne les changements apportés aux règlements des pêcheries, et par lesquels il est interdit aux bateaux à vapeur munis de lignes traînantes de participer à l'octroi de primes de pêche. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

163. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toute correspondance, papiers, comptes et pièces justificatives concernant l'achat et les réparations subséquentes d'un wagon particulier par le département de la Milice et de la Défense de la *Canadian Northern Railway Company.* Présentée le 3 mars 1913.— *M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

164. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Relevé faisant connaître les sommes payées par le département des Affaires des Sauvages pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve Micmacs à Sainte-Anne de Ristigouche, Qué., en chacune des années de la période de 1900 à 1913, inclusivement, et à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

165. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, etc., relativement à la vente de terres censées appartenir aux sauvages Nyanza, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., vente faite à un nommé Philip McDonald, et qui aurait été effectuée vers l'année 1877. Présentée le 17 mars 1913. —*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

165*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître le nombre d'acres cédés par les sauvages de la bande de Côté; le nombre d'acres vendus de gré à gré; le nombre d'acres non encore vendus;—aussi copie de toutes lettres de la part de personnes qui ont demandé d'acheter des terrains cédés dans la réserve de Côté, ou de toute personne pour et au nom des acquéreurs, ainsi que des réponses à ces lettres;—aussi copie de tous rapports, lettres ou mémoires adressés au surintendant général des Affaires des sauvages, et provenant de l'un ou l'autre des fonctionnaires du département, au sujet de la vente de gré à gré de ces terrains;—aussi copie de tout document contenant une autorisation en vertu de laquelle ces terrains ont été vendus de gré à gré;—aussi, de toutes les lettres adressées au département ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires au sujet de la vente de ces terres. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Bradbury*. . . . .*Pas imprimée.*

166. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, rapports et autres documents reçus par le ministre du Travail concernant la condition des travailleurs sur le Grand-Tronc-Pacifique entre la cache de la Tête-Jaune et Fort-George. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Oliver*. . . . .*Pas imprimée.*

167. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 3 février 1913, —Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, etc., échangés entre le gouvernement fédéral, ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de la Saskatchewan, ou quelqu'un de ses membres, en rapport avec le chapitre 17, des Statuts de la Saskatchewan, 1912, intitulé *An Act to prevent the employment of Female Labor in certain capacities.* Présentée le 17 mars 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

168. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute la correspondance, des requêtes et autres documents reçus par le premier ministre, ou l'un quelconque des autres membres de l'administration, depuis le 1er avril 1912, en rapport avec le régime scolaire établi dans cette partie du territoire de Keewatin annexé à la province du Manitoba. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant le nombre d'accidents aux portes d'écluses et ponts sur le canal Welland pendant l'année expirée le 25 novembre 1912, la nature des accidents, le montant du dommage dans chaque cas et le montant recouvré des propriétaires de navires par le gouvernement dans chaque cas. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Graham*. . . . .*Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mars 1913,—Copie de la convention le 6 août 1910, entre la cité de Québec et les Commissaires du Transcontinental pour l'acquisition par ces derniers de la propriété connue sous le nom de marché Champlain pour les fins d'une gare et d'un terminus de ce chemin de fer;—de toute la correspondance échangée entre la dite cité et les commissaires actuels du Transcontinental et le ministre des Chemins de fer, ou tout autre ministre, au sujet de la non exécution de la susdite convention par les commissaires. Présentée le 18 mars 1913.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

171. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, etc., concernant la demande de suspension par H. Boulay, de J. Stahl, assistant-inspecteur d'immigration, sur les chemins de fer. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Boulay*. . .*Pas imprimée.*

172. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Etat indiquant la superficie totale des terres offertes pour préemptions et homesteads achetés dans chacune des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta depuis la promulgation de la Loi des terres fédérales, 1908; le nombre d'acres de ces terres dont on a disposé par voie de préemptions ou de homesteads achetés dans chacune des dites provinces; le montant perçu sur le prix d'achat des dites terres dans chacune des dites provinces jusqu'au 31 décembre 1912, et le montant d'intérêt perçu sur les sommes impayées, dans chacune des dites provinces jusqu'au 31 décembre 1912. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

173. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, mémoires, etc., reçus par le Très honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice, depuis le 1er janvier 1912, en rapport avec une demande de la part des juges de cours de comté d'une augmentation d'appointements, et d'une modification à apporter à la Loi des juges en ce qui touche l'allocation de retraite. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

174. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître les noms des gardes dans le pénitencier de Portsmouth, et quelle est la croyance religieuse de chacun d'eux ; si quelques-uns des dits gardes ont été destitués, et, s'il y a eu destitution, quand et à la suite de quelles accusations ; et, dans le cas de réinstallation, à la suite de quelles recommandations. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Edwards*. . . . .*Pas imprimée.*

174*a*. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître qui est le fonctionnaire disciplinaire en charge de chacun des services suivants au pénitencier de Portsmouth ; quand chacun d'eux a été nommé au début parmi le personnel du pénitencier ; quand il a été nommé au poste actuel ; à quelle croyance religieuse appartient chacun d'eux ; carrière ; ferme ; résidence et dépendances du préfet ; atelier de forge ; bain et buanderie ; atelier du taillage de pierre ; ateliers du tailleur et du cordonnier ; cassage de la pierre ; outillage du service des égouts ; quartier des aliénés ; ailes des cellules, bibliothèque, chapelle catholique romaine et protestante, hôpital ; rotonde de la boutique ; ateliers du charpentier, du ferblantier et du peintre, et prison de réclusion solitaire. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Edwards*. . . . .*Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les états de comptes pour salaire ou rémunération aux commissaires, taxes des témoins et toute autre dépense, en rapport avec les enquêtes tenues par le commissaire-enquêteur Duchemin à l'égard des personnes suivantes dans le comté d'Antigonish, savoir :— Patrick M. Decoste, matelot, steamer *Scotia,* Havre-au-Bouché ; William R. Fougère, cantonnier, Havre-au-Bouché ; Allan Kinney, cantonnier, Havre-au-Bouché ; Hubert Myatte, cantonnier, Tracadie ; John McDonell, cantonnier, Afton-Station ; John W. Melançon, cantonnier, Afton ; James Armstrong, cantonnier, Heatherton ; Charles Landry, cantonnier, Pomket ; Colin McDonald, cantonnier, James-River ; Archd. Chisholm, agent de station, Heatherton ; Joseph Benoit, agent de station, Pomket ; Alex. R. McAdam, garde-pêche, Malignant-Cove ; Alex. McDonald, sous-percepteur, Doctors-Brook ; Charles L. Gass, sous-percepteur, Bayfield ; Jeffrey M.Crispo, sous-percepteur, Bayfield ; Hugh R. McAdam, maître de poste, Arisaig ; Thomas J. Sears, maître de poste, Lochaber ; Charles L. Gass, maître de poste, Bayfield, et Joseph P. Benoit, maître de poste, Pomket. Aussi, état détaillé des dépenses directes et indirectes, en rapport avec les enquêtes tenues par le dit commissaire Duchemin sur les accusations portées contre John J. McDonald, maître de poste, McArras-Brook ; Archibald Stewart, chef cantonnier, Havre-au-Bouché ; Ronald McFarlane, chef cantonnier, William's-Point ; Henry Williams, cantonnier, Marshy-Hope, et John W. McInnes, contremaître des ponts de l'Intercolonial, Antigonish. Présentée le 26 mars 1913.—M. Chisholm *(Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

175*a*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Relevé faisant connaître la date de la nomination de H. P. Duchemin, commissaire-enquêteur pour la partie est de la Nouvelle-Ecosse, le nombre de jours employés en cette qualité au service du gouvernement depuis sa nomination, la somme globale payée à M. Duchemin comme rémunération de ses services, non compris les frais de voyage et autres dépenses, et les sommes payées à M. Duchemin, à ce jour, pour frais de voyage, pension, taxes des témoins et autres dépenses diverses respectivement. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie du rapport ou des rapports faits par C. E. Taché, ingénieur résident du comté de Bonaventure, Qué., sur les travaux publics existants ou demandés, en ce comté depuis octobre 1911 à ce jour. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre du 6 février 1913,—Relevé faisant connaître les propriétés qui, dans cette superficie de terrain qui s'étend au nord de la rue Wellington et à l'ouest de la rue Bank, dans la cité d'Ottawa, ont été achetées ou acquises par le gouvernement ; de qui elles ont été acquises ; quel a été le prix payé ou convenu en chaque cas ; pour combien de ces propriétés, le prix de vente n'a pas encore été soldé ; quels en sont les propriétaires, et quels sont les prix qui restent en core en litige, en chaque cas ; quels sont les noms des personnes qui ont été employées à titre d'agents, d'évaluateurs, ou à quelque titre que ce soit relativement à l'acquisition de ces propriétés ; à quelles conditions leurs services ont été requis ; quelle somme a été payée à chacun d'eux, et quelles sommes sont encore dues à ces personnes, et quels en sont les noms respectifs ; si le gouvernement a employé des personnes ou agents aux fins de percevoir le loyer des locataires ou occupants de l'une ou l'autre de ces propriétés ; et, en ce cas, quels sont les noms de ces percepterus, quelle sera la durée de leur emploi, et quelles sommes leur ont été payées à titre de salaire, d'honoraires ou de commissions ; quelle a été, jusqu'au 31 janvier 1913, la somme totale payée par le gouvernement en rapport avec l'achat ou acquisition de ces propriétés. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée*

VOLUME 28—*Suite.*

178. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics et M. Morel, M.P.P., député de Nipissing-Est, se rapportant en quoi que ce soit à la construction d'un chemin, ou grande route, allant de North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., et de toutes requêtes, correspondance, rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs, se rapportant en quoi que ce soit avec la construction de cette grande route. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy* . . . . *Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec les dépenses faites au quai de Brûlé, dans le comté de Colchester, au cours des deux dernières années. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald* . . . . *Pas imprimée.*

179a. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, soumissions et correspondance se rapportant en quelque manière à la construction d'un quai à Krant-Point, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par l'*Eastern Canada Power Company* à l'effet d'élever, jusqu'à celui de l'eau du lac Saint-François, le niveau du fleuve Saint-Laurent dans les environs des rapides du Coteau, des Cèdres, de la Roche-Fendue et des Cascades. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Lemieux* . . . . *Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes adressés au ministre des Travaux pubilcs depuis le jour où il a prêté serment d'office, le 10 octobre 1911, jusqu'au 31 décembre de la même année, au sujet de travaux publics en voie de construction dans le comté de Gloucester, que l'on dit avoir été communiqués au candidat conservateur dans le dit comté lors de l'élection du 21 septembre 1911. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Turgeon* . . . . *Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de soldats du régiment R.C. il y a eu à Aldershot au cours de l'été de 1912, avant la tenue du camp militaire régulier; à quelle date ils se sont rendus au camp; quel a été leur nombre au camp tenu alors; si on a demandé des soumissions pour la fourniture des articles de sustentation; combien et de quelles personnes des soumissions ont été reçues; si des contrats ont été adjugés à quelques-uns des soumissionnaires; et s'il n'en a pas été ainsi, ce qu'on a fait des soumissions reçues; comment et de qui s'est-on procuré l'approvisionnement requis pour ces militaires; quel prix par livre respectivement, a été payé pour la viande, le sucre, le beurre, le thé, le café, le lard fumé et le pain, et quel prix par boisseau pour les végétaux; quel a été, pendant la période précitée, le coût par ration pour l'approvisionnement fourni aux militaires du régiment R.C. au camp d'Aldershot; quel a été le coût par ration pour l'approvisionnement par contrat de la milice régulière au camp militaire annuel à l'automne de 1912. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

183. Rapport des prix du commerce de gros en Canada, 1912, par R. H. Coats, B.A., F.S.S., rédacteur de la *Gazette du Travail.* Présenté par l'honorable M. Crothers, le 28 mars 1913. *Pas imprimé.*

184. Etendue des territoires ajoutés à l'Ontario et le Québec par les Statuts de 1912. *(Sénat). Pas imprimé.*

185. Relativement à l'augmentation récente des prix demandés aux pêcheurs canadiens pour la ficelle de Manille. *(Sénat)* . . . . *Pas imprimé.*

186. Rapport de la Commission de pilotage de Québec. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 28 mars 1913 . . . . *Pas imprimé.*

187. Réponse à ordre du 26 février 1913,—Copie de tous mémoires, lettres, papiers, télégrammes et autres documents dans le département de l'Intérieur concernant le ¼ S.-O., de la section 36, township 16, rang 27, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 31 mars 1913.—*M. Knowles* . . . . *Pas imprimée.*

187a. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammes ou autres papiers concernant le ¼ S.-O. de 4-9-14, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 10 avril 1913.—*M. Bradbury* . . . . *Pas imprimée.*

187b. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Copie de tous papiers, lettres, mémoires et autres documents concernant la partie N.-O. de 30-25-7-2. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Oliver. Pas imprimée.*

187c. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toute la correspondance et des autres documents se rapportant à l'aliénation des terres suivantes, et à la réclamation de James W. Brown au sujet de ces terres:—

Partie du ¼ S.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cinq centièmes d'acre.

Partie du ¼ N.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cent seize centièmes d'acre.

VOLUME 28—*Suite.*

Partie du ¼ S.-E. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, soizante-douze quarante-deux centièmes d'acre.

Tout le ¼ S.-E. de la section 28-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ N.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Tout le ¼ N.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ S.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ N.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 123 quatre-vingt-cinq centièmes d'acre.

Tout le ¼ S.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Aussi, de tous les documents se rapportant à l'aliénation de tout le ¼ N.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et à une partie du ¼ S.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et de toute la correspondance et des documents au sujet des droits sur ces terres réclamés par Alexander Hurst Brown. Présentée le 30 avril 1913.—*M. Bradbury*. . . . . *Pas imprimée.*

187*d*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest. Présentée le 13 mai 1913. *M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

187*e*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, mémoires, etc., se rapportant au ¼ N.-E. de 14-75-15-5, quant aux années 1911, 1912 et 1913 à ce jour. Présentée le 13 mai 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

187*f*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant à S.-O. de 2-19-20, à l'ouest du 2me méridien, homestead breveté le 3 juin 1892;—½ S. du N.-E. de 20-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., brevetée le 11 octobre 1904, en faveur du cessionnaire d'Edouard Boucher;—au ¼ S.-E. de 22-20-21, à l'ouest du 2me méridien, breveté le 22 septembre 1900, en faveur du cessionnaire de Louis McGillies;—au ¼ S.-E. de 28-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., breveté le 26 août 1901, en faveur du cessionnaire de J. Bte Fagaut, le jeune; et à la ½ E. du ¼ S.-E. de 32-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., breveté le 11 septembre 1901, en faveur du cessionnaire de Jos. Alexander;—et de tous les documents en rapport avec toute réclamation de la part de G. W. Brown, ou autres personnes au sujet de ces terres. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

187*g*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, requêtes, etc., au sujet du ¼ S.-O., de 28-20-21 à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., pour lequel des lettres patentes ont été émises le 1er mars 1909, en faveur du cessionnaire de Norbert Bellehumeur; et quant à la ½ O. du ¼ S.-E. de 32-30-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., pour laquelle des lettres patentes ont été émises le 1er mars 1909 en faveur du cessionnaire de Norbert Bellehumeur;—et de tous les documents se rapportant à toute réclamation de la part de Norman McKenzie ou autres personnes contre le gouvernement en rapport avec ces terres. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

188. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Copie de toute correspondance ou communications de quelque nature que ce soit échangées entre le département des Assurances à Ottawa, et celui de Toronto depuis juin 1907, au sujet du transfert de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* de la juridiction du département des Assurances d'Ottawa à celle du département des Assurances à Toronto; de toute la correspondance, s'il y a, entre le département des Assurances d'Ottawa et le *Saturday Night*, de Toronto, au sujet des affaires de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* ou de l'*International Insurance Company, Limited*; aussi de toute la correspondance et des autres communications échangées entre le département des Assurances d'Ottawa et le gouvernement de la province de l'Alberta au sujet des affaires de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* ou de l'*International Insurance Company, Limited.* Présentée le 31 mars 1913.—*M. German.* *Pas imprimée.*

190. Copie de la correspondance concernant le traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et le Japon. Présentée par l'honorable M. Borden, le 1er avril 1913.. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

190*a*. Lettre du consul général impérial du Japon pour le Canada. Le soussigné, consul général de Sa Majesté Impériale à Ottawa, dûment autorisé par son gouvernement, a l'honneur de déclarer que le gouvernement impérial japonais est bien décidé à maintenir avec même efficacité les restrictions et le contrôle qu'il a exercés depuis 1908 au sujet de la réglementation de l'émigration japonaise au Canada. Le 11 avril 1913. Présentée par le Très honorable M. Borden, le 11 avril 1913. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

191. Copie de l'arrêté du conseil concernant la nomination d'une commission aux fins de faire une enquête sur les représentations de la Colombie-Britannique pour traitement de faveur. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 1er avril 1913.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

191*a*. Mémoire au sujet des représentations de la Colombie-Britannique pour traitement spécial. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 1er avril 1913.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

191*b*. Copie des arrêtés du conseil, etc., concernant la nomination de commissaires chargés de régler toutes matières se rapportant aux terres des sauvages et aux affaires des sauvages en général, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par le Très honorable M. Borden, le 17 avril 1913.. .. ..*Pas imprimés.*

191*c*. Rapport de la Commission royale chargée de s'enquérir et de faire rapport sur la Loi concernant le Pilotage et son administration dans les districts de pilotage de Montréal et de Québec, et de s'assurer des modifications, s'il en est, qu'il serait judicieux d'y apporter;—aussi, une lettre adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries par M. Adjutor Lachance, l'un des commissaires. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 18 avril 1913.
Pas imprimé.

191*d*. Rapport de la Commission royale sur l'enseignement industriel et technique, Parties I, II, III et IV. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 4 juin 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

192. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de tous les documents, mémoires, lettres se rapportant au choix d'une certaine étendue de terre pour les fins d'une réserve forestière sur le côté nord de la rivière Saskatchewan, vis-à-vis la cité de Prince-Albert. Présentée le 2 avril 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

192*a*. Réponse à ordre du 26 février 1913,—Copie de tous les documents, rapports, mémoires, lettres, de quelque nature que ce soit, en la possession du département de l'Intérieur, se rapportant à la convenance, pour des fins de réserve forestière ou de homesteads, de tous les townships ou d'une partie quelconque des townships 24 et 25, rang 27, à l'ouest du premier méridien, lesquels forment actuellement partie de la réserve forestière de Riding-Mountain. Présentée le 11 avril 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

193. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes correspondances échangées entre le département de la Marine et des Pêcheries et le député de Témiscouata, et toutes autres personnes concernant le placement d'une lumière ou de feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Paquet.*
Pas imprimée.

194. Copie d'un rapport du comité du Conseil privé approuvée par Son Excellence l'Administrateur le 5 avril 1913, au sujet d'un contrat pour service de transport des malles, des voyageurs et des marchandises par steamers entre le Canada et la Grande-Bretagne et *vice versa*, et des articles de la convention intervenue à ce sujet. Présenté par l'honorable M. Pelletier, le 7 avril 1913.. .. ..*Pas imprimé.*

195. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître quel a été le volume total du commerce (importation et exportation respectivement) entre le Canada et Terre-Neuve chaque année, pendant la période comprise entre le 1er janvier 1896 et le 1er janvier 1913, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année.

2. Quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre Terre-Neuve et les Antilles comprises dans la convention commerciale entre le Canada et les Antilles en date du 9 avril 1912 pendant les années 1909, 1910, 1911 et 1912, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année. Présentée le 10 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

195*a*. Réponse supplémentaire à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre le Canada et Terre-Neuve chaque année, pendant la période comprise entre le 1er janvier 1896 et le 1er janvier 1913, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année.

2. Quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre Terre-Neuve et les Antilles comprises dans la convention commerciale entre le Canada et les Antilles en date du 9 avril 1912 pendant les années 1909, 1910, 1911 et 1912, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année. Présentée le 21 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

196. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à l'achat ou location de la propriété à Antigonish servant actuellement de hangar ou de magasin pour l'équipement de la 18me batterie de campagne. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

197. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de toutes les soumissions demandées pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Fernie, C.-B.,—de toute la correspondance se rattachant à l'adjudication du contrat,—et de toute la correspondance et de tous les documents se rapportant aux dits contrat et soumissions. Présentée le 14 avril 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

197*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 mars 1913,—Copie de toutes les soumissions demandées pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Fernie, C.-B.,—de toute la correspondance se rattachant à l'adjudication du contrat,—et de toute la correspondance et de tous les documents se rapportant aux dits contrat et soumissions. Présentée le 6 juin 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toute la correspondance et de tous les documents échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Etat, et Mlle Mastin, d'Angleterre, au sujet de la présentation au gouvernement par la dite Mlle Mastin, de certains articles en porcelaiane et d'autres curiosités en mémoire de la défaite par le vote populaire de la convention de réciprocité avec les Etats-Unis. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Etat faisant connaître le nom, la profession ou occupation, le domicile, la date de nomination et le salaire de chacun des correspondants de la *Gazette du Travail*, ainsi que les changements faits dans le personnel pendant l'année 1912. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

200. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Etat indiquant quelle quantité de grain de semence a été fournie aux colons de la Rivière-à-la-Paix en 1912 ; quelle quantité est réservée pour eux en 1913 ; qui a distribué le grain de semence fourni en 1912 ; qui est autorisé à faire cette distribution en 1913 ; à quelles conditions ce grain a été fourni en 1912 et à quelles conditions sera fourni ce grain en 1913 ; si des provisions ont été fournies en 1912 ; à quelles conditions l'ont-elles été, et qui en a fait la distribution ; s'il en est fourni en 1913, à quelles conditions le seront-elles et qui en fera la distribution. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Oliver*. . . . .*Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de tous documents dans le département de l'Intérieur antérieurs à l'émission par la Couronne des lettres patentes concernant le lot 217 de la réserve de la Compagnie de la Baie-d'Hudson dans la paroisse de Saint-Jean, Winnipeg. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, réclamations et rapports touchant les demandes d'indemnités produites par les propriétaires de chevaux attachés à la 10me batterie de campagne au camp de Petewawa, au cours de l'été de 1912, à cause de dommages subis ou de maladies contractées pendant la période de service ;—aussi, liste de toutes les réclamations soldées, de chaque somme payée, et des personnes qui ont reçu des indemnités. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, listes de paie, comptes, reçus et correspondance concernant toutes dépenses faites en 1912 pour le brise-lames de la Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, décrets du conseil, lettres, correspondance, etc., concernant la construction d'un quai ou brise-lames à Seaforth, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . .*Pas imprimée.*

203*b*. Réponse à ordre du 20 mars 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, requêtes, rapports, etc., etc., adressés au département des Travaux publics depuis le 21 septembre dernier au sujet du quai actuellement en construction à Sainte-Croix, dans le comté de Lotbinière, province de Québec. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Fortier.* *Pas imprimée.*

203*c*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Red-Point, lot 48, I.-P.-E., ont été complétées ; si les travaux ont été exécutés par voie de soumissions ou à la journée ; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé ; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés ; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun ; qui a fourni les matériaux ; quelle quantité de chaque espèce ou classe de matériaux a été employée, et quel prix a été payé pour chaque espèce ou classe ; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement ; et quel a été le coût total des travaux. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*d*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, représentations, etc., concernant l'achat d'un terrain à Digby, N.-E., pour y ériger un quai public. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

203*e*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Red-Point, lot 48, I.-P.-E., ont été complétées; si les travaux ont été exécutés par voie de soumissions ou à la journée; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a été employé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; combien d'ouvriers ont été employés, quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; qui a fourni les matériaux; quelle quantité de chaque espèce ou classe de matériaux a été employée, et quel prix a été payé pour chaque espèce ou classe; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement; et quel a été le coût total des travaux. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*f*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant les dépenses faites pour amélioration du havre à Grand-Etang, en 1911-1912. Présentée le 13 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*g*. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, etc., se rapportant à l'achat, par le département des Travaux publics, d'une certaine quantité de bois pour la construction d'un quai à Saint-Germain de Kamouraska, le dit achat ayant été fait de Murray Castonguay dans le cours de l'année 1912. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*h*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres écrites au ministre des Travaux publics ou à quelqu'un de ses officiers, ou à quelque membre du gouvernement, depuis le 10 octobre 1911, par G. A. R. Rowlings, John S. Wells et S. R. Griffin au sujet de la construction de travaux publics dans le comté de Guysboro, N.-E., et aussi copie de toutes réponses à ces lettres. Présentée le 29 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . .*Pas imprimée*

203*i*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Postes et M. Isidore Belleau, de Québec, touchant les améliorations projetées dans le havre de Québec. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Carvell*. . . . .*Pas imprimée.*

203*j*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous papiers, documents, listes de paie, reçus, comptes, correspondance, etc., concernant les réparations faites au brise-lames à Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E., en 1912. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

204. Réponse à ordre du 4 mars 1912.—1. Copie des rapports d'ingénieurs faits de 1874 à 1900 relativement au site le plus avantageux dans le havre de Québec pour la construction d'un bassin de radoub.

2. Copie de toute correspondance échangée au sujet du choix du site pour le bassin de radoub actuellement existant à Saint-Joseph de Lévis lors de sa construction.

3. Copie des rapports d'ingénieurs, plans et cartes, relevés, etc., relativement à la construction d'une nouvelle cale-sèche dans le port de Québec depuis 1900.

4. Copie de toute correspondance échangée entre les différentes compagnies et le gouvernement, relativement à la construction d'une nouvelle cale-sèche dans le port de Québec, depuis 1909.

5. Production de tous les documents soumis par les différentes compagnies qui ont demandé l'octroi du gouvernement prévu par la "Loi des subventions aux bassins de radoub". Présentée le 29 avril 1913.—*M. Béland*. . . . .*Pas imprimée.*

204*a*. Réponse à ordre du Sénat du 7 mars 1913,—Copie du rapport de M. Charles Smith dans l'enquête qu'il a tenue au Bassin de radoub de Lévis, contre Samson *et al.*. .*Pas imprimée.*

204*b*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 19 mars 1913,—Copie de tous décrets du conseil, de tous plans et devis, de toute correspondance, papiers ou enquêtes concernant la construction d'une cale-sèche à Québec ou Lévis ou dans le havre de Québec. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Lachance*. . . . .*Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de la pétition adressée par l'Association des pêcheurs de Ristigouche au ministre de la Marine et des Pêcheries demandant le déplacement de M. M. Mowat, gardien-chef de l'Association riveraine de Ristigouche, comme garde-pêche fédéral, et de la réponse à cette pétition. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

206. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître qui a le contrat pour l'éclairage électrique des édifices et des terrasses du gouvernement à Ottawa; quand et pour combien de temps le contrat a été accordé; sur quel délai d'avis le contrat peut-être résilié; à quel prix par kilo-watt; combien d'édifices sont ainsi éclairés, et quel en est le coût pour chacun d'eux par année; si le prix du contrat est basé sur un taux couvrant à la fois l'énergie et l'éclairage électrique; quel est le taux pour la fourniture du courant destiné à la production de la force électrique; si le remplacement des ampoules est gratuit, et s'il ne l'est pas, quel est le prix payé pour les ampoules Carbon et Tungstene respectivement ainsi renouvelées; si les ampoules électriques portent une marque spéciale destinée

VOLUME 28—*Suite.*

à faire connaître qu'elles appartiennent au services des édifices du gouvernement; pour combien de renouvellements d'ampoules on a payé au cours du dernier exercice financier, et où ces renouvellements ont été requis; combien d'ampoules Carbon et Tungstene respectivement sont utilisées dans ces différents édifices, et quel en est le pouvoir d'éclairage, soit en bougies, soit en watts. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Wilson (Wentworth).* *Pas imprimée.*

207. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, mémoires, rapports, soumissions, dépôts, recommandations, etc., de quelque nature que ce soit, se rapportant à la construction d'un édifice public fédéral en la cité de Trois-Rivières, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Bureau*. . . . .*Pas imprimée.*

207*a*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, relativement à la construction d'un édifice public dans la ville des Laurentides, comté de L'Assomption. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Séguin*. . . . .*Pas imprimée.*

207*b*. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, contrats, soumissions et rapports de l'inspecteur du gouvernement au sujet des travaux et réparations de l'édifice public à North-Sydney en 1912, et plus spécialement copie du rapport de l'inspecteur au sujet des dommages causés par le feu pendant la construction des dits travaux et réparations. Aussi, copie des soumissions de Henry Lovell pour les dits travaux. Présentée le 6 juin 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

207*c*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous télégrammes, lettres, documents et plans concernant l'acquisition d'un terrain pour y ériger un édifice public à Stellarton, N.-E., en 1912. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Liste des noms des bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont sous loyers, en exceptant les blocs: centre, est, ouest et Langevin; les noms des rues où sont situés ces bureaux, et le numéro de chacun de ces bureaux, avec les noms des départements qui les occupent. Présentée le 2 mai 1913. —*M. Boulay*. . . . .*Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant la construction de lignes de télégraphe, en 1911-12, de South-West-Margaree à Scottsville,—de Scottsville à North-Lake-Ainslee,—de Scottsville à South-Lake-Ainslee et Whycocomagh,—de Little-Narrows à Whycocomagh,—de Rossville à Big-Interval,—et de Rossville à la ligne frontière du comté de Victoria, toutes dans le comté d'Inverness. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . . .*Pas imprimée.*

210. Correspondance relativement aux étendues de terrains réservées pour le traitement de la gale dans la Colombie-Britannique.—*(Sénat)*. . . . .*Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre du Sénat du 28 mars 1913,—Copie du rapport annuel fait, le 30 juin 1912, par la *Central Railway Company of Canada* au département des Chemins de fer.—*(Sénat).* *Pas imprimée.*

212. Réponse à adresse du 10 février 1913,—Copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes et autres documents officiels de toute nature dans le département des Douanes concernant la saisie de vingt chevaux de John Gobel, pour entrée en contrebande des Etats-Unis sur la frontière près de Coutts ou Writing-on-Stone, entre le 20 et le 28 février 1911. Présentée le 5 mai 1913.—*M. MacNutt*. . . . .*Pas imprimée.*

213. Réponse à adresse du 17 février 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes et documents officiels de quelque nature que ce soit en la possession du département de l'Intérieur, en rapport avec les ventes de terres des écoles dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, effectuées depuis le 12 octobre 1911. Présentée le 7 mai 1913.—*M. McCraney*. . . . .*Pas imprimée.*

213*a*. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Etat indiquant, par ¼ de section ou par fraction de ¼ de section, toutes les terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta en 1912; le prix par acre auquel a été vendu chaque parcelle séparée; le nom et le domicile de chaque acquéreur; aussi, donnant la liste de toutes les ventes de terres des écoles, pendant la dite période, qui ont été cancellées depuis lors, le prix d'achat de chaque parcelle des dites terres dont la vente a été cancellée, et les noms et domiciles des acquéreurs de chaque parcelle des dites terres dont la vente a été subséquemment cancellée. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Turriff*. . . . .*Pas imprimée.*

213*b*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Etat faisant connaître toutes les terres des écoles vendues dans la province de Saskatchewan en 1912, indiquant chaque lot vendu et donnant le nom et le domicile de chaque acquéreur, la date et le lieu de la vente, le nom de l'encanteur à chaque vente, et toutes cessions de contrats d'achats dont le gouvernement a été notifié. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de Saskatchewan ou quelqu'un de ses membres, au sujet de la vente des terres des écoles dans la dite province. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

214. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de toutes pétitions, affidavit, devis, plans, dessins, réclamations, certificats, papiers et droits d'auteur, dans la division des brevets du département de l'Agriculture, concernant le brevet portant le numéro 142823. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous mémoires, requêtes, lettres adressées au ministre de l'Agriculture, ou envoyées par lui en son nom, au sujet de l'établissement d'une école d'agriculture, ferme modèle ou station agronomique à New-Carlisle, Qué. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous télégrammes, correspondance, relevés, etc., échangés entre le département de l'Agriculture et toutes autres personne ou personnes demandant, tout dernièrement, que le directeur vétérinaire général du Canada se rende dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

217. Réponse à ordre du Sénat du 29 avril 1913,—Rapport indiquant jusqu'à quel point le privilège de franchise est exercé par les différentes provinces du Canada dans le recueillement des statistiques.. .. ..*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli au cours des mois de juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Rathwell et Erratt, en rapport avec l'agence des terres de Moosejaw. Présentée le 16 mais 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

218*a*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin et autres documents concernant et démontrant les travaux exécutés en juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et Sipes, dans l'agence des terres de Régina. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Martin (Régina).* *Pas imprimée.*

218*b*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les dépenses des inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et Sipes, en juin et juillet 1912. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

218*c*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les dépenses de l'inspecteur des homesteads Miller, de l'agence des terres de Moosejaw, pendant les mois de juin et juillet 1912, et copie de tous rapports, procédures, notes de calepin et autres documents indiquant les travaux accomplis durant la dite période par le dit inspecteur de homesteads. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

218*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli, au cours des mois de juin et de juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Shields et McLaren, en rapport avec l'agence des terres de Swift-Current. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Knowles.* *Pas imprimée.*

218*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Relevé des dépenses des inspecteurs de homesteads Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, au cours des mois de juin et juillet 1912. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Copie de tous papiers, mémoires et instructions concernant une certaine étendue de terrain sur la rive du Petit-Lac-Manitou, Saskatchewan, récemment transféré à la ville de Waterous pour en faire un parc. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et documents en la possession du département des Travaux publics concernant le pont interprovincial projeté entre Hawkesbury, Ontario, et Grenville, Québec. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Proulx.* *Pas imprimée.*

221. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toutes plaintes, accusations, preuve et rapports au sujet de l'enquête tenue à Aldershot en septembre 1912 sur les prétendus larcins commis dans le camp de la milice. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Kyte.* ..*Pas imprimée.*

221*a*. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de tous avis, soumissions, contrats et correspondance au sujet de la fourniture de la glace pour le camp d'Aldershot, N.-E., en 1913, et copie de toute correspondance concernant les origines de cette fourniture de glace. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres, propositions, soumissions, mémoires, papiers et documents dans le département du Commerce ou dans tout autre département, depuis le 1er décembre 1912, concernant un service par steamer entre le Canada et les Antilles. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

222a. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, requêtes, lettres, télégrammes, etc., entre les mains du département du Commerce, ou de l'un quelconque des départements de l'administration, se rapportant au service de bateaux à vapeur entre Mulgrave, comté de Guysborough, et Cheticamp, comté d'Inverness, au cours des exercices financiers 1910-11, 1911-12 et 1912-13, et à celui qui sera maintenu pour l'année 1913-14. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre du Sénat demandant au greffier de la Chambre de lui fournir un état du nombre des bills passés par la Chambre des Communes depuis la Confédération et qui ont été:—1. Modifiés par le Sénat. 2. Rejetés par le Sénat. 3. Modifiés par le Sénat et acceptés par les Communes.—*(Sénat)*. . . . . *Pas imprimée.*

224. Réponse à ordre du 14 mai 1913,—Etat faisant connaître si un contrat a été passé par le département des Postes, en 1911, pour le droit d'utiliser des machines à vente automatique de timbres-poste, les conditions et la date de ce contrat, et par qui il a été signé. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

225. Ordonnances du territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en l'année 1913. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 2 juin 1913. . . . . *Pas imprimées.*

226. Noms des juges des cours Supérieures et de Circuit dans la province de Québec, la date de la nomination, etc.—*(Sénat)*. . . . . *Pas imprimés.*

227. Réponse à ordre du 19 mai 1913,—Relevé faisant connaître la taxe *per capita* pour l'année expirée le 31 mars 1913, et pour chacune des douze années antérieures. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

228. Réponse à ordre du 29 mai 1913,—Relevé faisant connaître si le conseil du Trésor a émis un certificat autorisant le transfert de l'actif et du passif de la banque Internationale du Canada à la *Home Bank*, et les conditions de ce transfert;—aussi, copie de tous les documents se rapportant à cette question. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

229. Rapport des délégués canadiens à la Conférence internationale tenue à New-York pour s'occuper de la Commémoration du premier siècle de paix entre les Etats-Unis et l'empire britannique. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 5 juin 1913. . . . *Pas imprimé.*

230. Réponse à un adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 10 mars 1913,—Copie de toute correspondance, mémoires, arrêtés du conseil, ordres administratifs et rapports de gardiens de pêcheries et autres officiers, au cours des derniers deux ans concernant les permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés de Charlotte et de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Pugsley*. . . . . *Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toutes les lettres et de tous les documents se rapportant à l'octroi de scrip de métis, mandat No 2155, certificat No 672, en faveur d'Albert St. Denis, et faisant connaître ce qui est advenu de ce scrip. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

232. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 3 février 1913,—Copie de tous papiers, réservant une lisière de terre d'un mille de largeur le long de la ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, y compris l'arrêté du conseil et tous les plans et la correspondance à ce sujet, avant et après le retrait de ces terrains. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Graham*. . . . . *Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 mars 1913,—Copie de tous documents, lettres, pétitions, contrats et autres se rattachant de quelque façon à l'achat de terrains à Le Pas pour le terminus du chemin de la Baie-d'Hudson.—*(Sénat)*. . . . . *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

COMMENCÉ LE 1ER AVRIL 1911, ET CLOS LE 31 MARS 1912

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

[N° 20—1913.]

Au Feld Maréchal, Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT; *Duc de Connaught et de Strathearn et Earl de Sussex en la Pairie du Royaume Uni, Prince du Royaume Uni, de Grande Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha; Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de Saint-André; Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté: Premier et Principal Chevalier Grand-Croix et Grand-Maître de l'Ordre très honorable du Bain; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges. Chevalier Grand Commandeur de l'ordre très éminent de l'Empire de l'Inde; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal de Victoria: Aide de Camp particulier de Sa Majesté le Roi, Gouverneur Général et Généralissime du Canada.*

PLAISE A VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, sur les opérations durant le dernier exercice commencé le 1er avril 1911 et clos le 31 juin 1912.

F. COCHRANE,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux, et ceux d'autres fonctionnaires du ministère, se trouvent dans les annexes. Ils comprennent le rapport du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat et autres fonctionnaires; le rapport de l'ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer Transcontinental; le rapport du président des ingénieurs, pont de Québec, et le rapport de l'ingénieur en chef du ministère.

Dans la partie I se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, et sur chacun des chemins de fer de l'Etat; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

Dans la partie II se trouvent les rapport du secrétaire légiste du ministère relativement aux conventions et aux entreprises adjugées durant l'année.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Les dépenses du ministère pendant le dernier exercice pour les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et des canaux, et de plus pour aider au moyen de subventions accordées en vertu de crédits spéciaux votés par le Parlement à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, se décomposent comme suit:—

Pour les chemins de fer, un total de $35,907,972.09, dont $23,712,098.59 ont été portés au compte du capital, $1,117,070.70 aux recettes, et $11,078,802.80 au revenu.

Les dépenses portées au compte du capital comprennent $1,710,448.56 pour le chemin de fer Intercolonial, $128,041.91 pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-

Edouard, $21,110,683.05 pour la division est (de Moncton à Winnipeg) du chemin de fer National Transcontinental, que construit une commission, $159,632 pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et $603,293.07 pour le pont de Québec.

Il a été payé à même le revenu, en subventions à des chemins de fer autres que ceux de l'Etat, une somme totale de $859,400.25, et $180,997.17 à la Commission des Chemins de fer du Canada.

Les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial ont été de $12,301,484.40, à savoir: pour le compte du capital, $1,710,448.56, et pour celui du revenu (frais d'exploitation), $10,591,035.84. Pour l'entretien de l'embranchement de Windsor, il a été dépensé $33,854.05 au compte du revenu.

Les dépenses totales faites pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $578,004.82, dont $128,041,91 au compte du capital et $449,012.43 pour celui du revenu.

Pour les canaux, on a dépensé un total de $4,254,609.24, dont $2,560,938.11 ont été portés au compte du capital, $442,012.43 au revenu, $676,790.43 pour le personnel, et $574,868.27 pour les réparations, ces deux derniers montants ayant été portés au compte du revenu.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $2,922.06 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le grand total des dépenses sur les chemins de fer et les canaux s'est élevé à $40,165,503.39.

Le revenu total provenant des chemins de fer et des canaux de l'Etat a été de $11,298,280.31, dont les chemins de fer ont donné $11,034,165.83 et les canaux $264,114.48,* et les loyers de forces hydrauliques $201,986.77.

Le total des dépenses de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la date de la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1911, s'élève, au compte du capital, à $285,126,793.46, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à même le capital à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne mère, ainsi que $660,683.09 dépensés pour le chemin de fer Annapolis et Digby. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé $226,270.19, y compris $43,594,408.57 payés en subventions à d'autres chemins de fer qu'à celui du Pacifique-Canadien, soit un total de $511,397,373.65.

Sur ce montant, la somme de $13,881,460.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la confédération, savoir, sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le réseau du chemin de fer Intercolonial, $10,766,725.44, et sur la construction du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, $3,114,735.11.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, du 1er juillet 1867 au 31 mars 1912, s'élèvent, pour le compte du capital, à $101,892,861.97, dont $20,593,866.13 ont été dépensés antérieurement à la Confédération, et à même le fonds consolidé, pour exploitation, entretien et réparations, à $32,562,218.10, formant un total de $134,455,080.16.

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, jusqu'au 31 mars 1912, sont, comme il est dit ci-dessus, de $645,852,453.81, auxquelles il faut ajouter pour

* Par le décret du conseil du 22 juin 1905, les péages ont été abolis pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

dépenses diverses relevant de ces deux chefs, $815,649.90, formant un grand total de $646,668,103.71.†

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1912, s'élève, pour les chemins de fer de l'Etat, à $168,440,753.06, et pour les canaux, à $14,671,607.11, soit un total de $183,082,360.17.

On trouvera aux annexes, partie I, les détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN ACTIVITÉ.

Les chemins de fer de l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement, et affermé pour l'exploitation), et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Ils sont dirigés par une commission nommée le "Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, nommé par décret de l'Exécutif en date du 20 avril 1909.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie III, contenant les rapports de l'ingénieur en chef du ministère, du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, et des fonctionnaires de ces chemins.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se sont élevés à $10,591,035.84, et ses recettes brutes à $10,593,785.84, la différence entre ces deux sommes accusant un profit de $2,750 seulement..

Cependant, l'Intercolonial a réellement fait un profit de $539,569.69, mais à la fin de l'exercice financier la somme de $536,819.69 a été transportée au compte de renouvellement du matériel, et était disponible au commencement de l'année suivante pour l'achat de matériel roulant. La somme ainsi transportée, bien qu'elle n'ait pas été dépensée a été portée au débit de "l'entretien du matériel".

Les frais d'entretien de l'embranchement de Windsor se sont élevés à $33,854.05; la part revenant à l'Etat des recettes créditées à l'embranchement s'est élevée à $73,176.60, laissant un profit de $39,322.55.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $449,962.21 ; ses recettes se sont élevées à $367,203.39, laissant un déficit de $82,759.52.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Ce chemin de fer s'étend du littoral de l'Atlantique à partir des ports de Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1898, les opérations de l'Intercolonial, dont la limite occidentale était auparavant à Lévis, en face de Québec, ont été prolongées jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du comté de Drummond, ajoutant ainsi un parcours de 169·81 milles à l'exploitation du chemin de fer de l'Etat.

---

† Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, sous l'empire de la 47e Vic., ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905, inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances (Voir les Comptes publics 1893—4, page 10, et 1906, page 79).

Le contrat d'affermage pour une part de moitié indivise, conclu entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et daté du 1er février 1898, a été confirmé par la loi 62-63, chap. 5 (1899). Il s'applique au parcours entre la station de Sainte-Rosalie et la ville de Montréal, avec tête de ligne en cette ville, ainsi qu'à la jonction de Jacques-Cartier, au pont des Chaudières et ses abords, et à l'usage du pont Victoria, sur le Saint-Laurent, en amont de Montréal. Ce contrat est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, renouvelable à perpétuité pour d'autres termes de 99 ans. Le prix annuel du loyer est fixé à $140,000.

Sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria, chap. 6 (1899), l'Etat a fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond depuis Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que de l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet. Le transport a été exécuté par acte daté du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, l'Etat a acheté le chemin de fer Canada-Eastern, de Gibson à Loggieville, 127·67 milles, et il a repris, le 19 avril 1905, le pont de Frédéricton et St-Mary et des terrains contigus, 1·33 mille.

En septembre 1911, l'embranchement, long de 12·52 milles, de Terrebonne-Junction à Cunny-Brae, a été acquis et mis en exploitation, ce qui a porté à 1,468·15 milles la longueur du chemin de fer. Il y a double voie sur 24·60 milles de la ligne mère et 2·10 milles des embranchements. Il y a 35·8 milles de voies de raccordement, et les voies d'évitement et de garage des parcs ont une longueur totale de 391·43 milles.

DÉPENSES AU COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses portées au compte du capital durant le dernier exercice clos le 31 mars 1912 se sont élevées à $1,710,448.56, portant $94,745,819.64 le total de la dépense imputable sur le capital, pour tout le chemin tel que fusionné en vertu des lois 54-55 Vic., chap. 50 (1891) et 62-63 Vic., chaps 5 et 6 (1899) y compris le chemin de fer Canada Eastern, en dernier lieu acquis.

Les principaux chefs de dépenses portés au compte du capital durant l'année sont les suivants (en omettant les "cents") : Diversion de la ligne à Chatham et embranchement jusqu'au quai, $210,563; nouveaux ateliers de locomotives et wagons avec matériel, et nouveau garage de marchandises à Moncton, $106,936; allonge au bureau principal, Moncton, $80,626; agrandissement des installations à Halifax, $73,989; docks et quais à Halifax, $98,898; remises de locomotives, ateliers de mécanique, etc., à la rivière du Loup, $62,347, déviation aux Mines de Sydney, $100,000; agrandissements des installations à Campbellton, $176,810; agrandissement des installations à Frédéricton, $42,978; à Saint-Jean, $25,600; Stellarton, $30,000; Truro, $24,951, et Mulgrave, $28,961; pose d'une double voie à New-Glasgow, $26,069; déviation aux mines de Sydney, $249,929; protection générale des grandes routes, $114,266; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, $12,160 et matériel roulant, $128,485. La somme de $113,406 a été dépensée pour la construction d'un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial près de New-Glasgow jusqu'à Guysboro; et de Cross-Road County Harbour, sur la ligne jusqu'à l'eau profonde; aussi la somme de $24,696 pour la construction d'une voie ferrée de Dartmouth à Deans-Settlement; et la somme de $11,121 pour la construction d'une voie ferrée d'Alba, sur le chemin de fer Intercolonial à Baddeck, Cap-Breton.

COMPTE DU REVENU.

Les dépenses du compte du revenu sont groupées sous cinq chefs principaux, lesquels se divisent à leur tour en plusieurs catégories.

Les principaux chefs des dépenses pour l'exercice financier clos le 31 mars 1912, sont les suivants: Entretien de la voie et des structures, $1,820,869.24, avec en regard un crédit de $8,449.70 pour entretien de voies, parcs, etc., en commun, ce qui laisse un montant net de $1,812,419.58; entretien du matériel, $2,681,543.27; dépenses du trafic, $217,943.10; frais de transport, $5,728,533.16, avec en regard un crédit de $98,393.97 pour entretien de parcs et points terminaux en commun, ce qui laisse un montant de $5,630,139.19; frais généraux, $248,990.70.

Les dépenses relevant de ces cinq chefs se sont élevées pour l'année à $10,591,035.34.

On a enlevé et remplacé les rails sur 199 milles de voie, au coût de $158,368.

On a posé sur la voie 476,048 traverses ordinaires et 190 jeux de traverses d'aiguillage, au coût de $143,054.

On a ballasté 151 milles de voie, au coût de $61,628.

Les dépenses pour passages à niveau, clôtures, enclos à bétail, ont été de $47,918.

On a construit 30·55 milles de clôtures en tissu métallique.

L'enlèvement de la neige, du sable et de la glace a coûté $151,580.

On a dépensé sur la voie et la chaussée $682,852 et $265,442 sur les bâtiments, installations et terrains.

Les détails de ces dépenses figurent dans le compte rendu du contrôleur, partie III des annexes.

Les recettes brutes de l'année, $10,593,785.84, sont divisées comme suit:

Le service des voyageurs a rapporté $3,017,304.63; le service des marchandises a rapporté $7,008,300.41; les postes et messageries ont rapporté $428,985.64, et les services divers ont donné $139,195.08. e revenu provenant des transports représente 98.36 pour cent du total brut.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer (1,468·15 milles) ont été de $7,215.74; par mille de locomotive, $1.13; par train-mille, $1.43 et par wagon-mille, 10·19 cents.

La distance totale parcourue par les locomotives a été de 9,415,487 milles; la distance totale parcourue par les trains, 7,400,975 milles, et celle parcourue par les wagons, 104,002,011 milles..

Les dépenses par mille de chemin de fer ont été les suivantes: "Entretien de la voie et des constructions", $1,234.49; "Entretien du matériel", $1,826.48; "Frais d'exploitation, $148.45; "Transports", $3,834.85; "Dépenses générales", $169.59.

Les dépenses par train-mille ont été les suivantes: "Entretien de la voie et des constructions", 24·49 cents; "Entretien du matériel", 36·23 cents; "Frais d'exploitation", 2·94 cents; "Transports", 76·07 cents; "Dépenses générales", 3·36 cents.

Le rapport entre les dépenses et les recettes brutes est le suivant: Entretien de la voie et des structures, 17·11 pour 100; matériel, 25·31 pour 100; frais d'exploitation, 2·06 pour 100; transports, 53·15 pour 100; frais généraux, 2·35 pour 100.

En comparant les douze mois expirés le 31 mars 1912, on voit que les recettes brutes ont représenté l'année dernière une augmentation de $730,002.44. Le service

des voyageurs a donné une augmentation de $117,884.81, et celui des marchandises une augmentation de $663,704.83. D'un autre côté, les postes et messageries ont accusé une diminution de $51,587.20. L'augmentation, par mille de chemin de fer, a été de $439.44, et par train-mille d'un cent.

NOTES GÉNÉRALES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 3,416,553, soit une augmentation sur l'année précédente de 183,658, dont 158,487 par train local et 21,171 par train d'entier parcours.

Le mouvement des marchandises a représenté 4,536,599 tonnes, soit une augmentation de 435,199 tonnes sur l'année précédente. Le trafic local a donné une augmentation de 367,052 tonnes, et le trafic d'entier parcours une augmentation de 68,147 tonnes. En outre, il a été transporté 153,056 tonnes de matériel pour le chemin de fer, tel que traverses, rails, fournitures de gares, etc., ce qui porte le total du mouvement des marchandises à 4,689,655 tonnes.

Les détails des principaux articles figurent dans les rapports du contrôleur, à l'annexe III, et se classifient comme suit: Produits agricoles, 543,515 tonnes; animaux, volailles, poissons et leurs produits, 81,324 tonnes; produits des mines, 1,479,734 tonnes; produits des forêts, 1,011,416 tonnes; produits manufacturés, 778,614 tonnes; articles divers, 641,996 tonnes.

Le matériel roulant est décrit spécifiquement dans le rapport du comptable de la section mécanique, annexe de la partie III. On y remarque, entre autres, l'achat au compte du capital de quatre locomotives de garage et au compte du revenu de huit locomotives à voyageurs. Ces huit locomotives ont remplacé 17 locomotives petit modèle; le pouvoir total de traction de ces 8 locomotives est de 219,950 livres, soit une augmentation de 6,444 livres sur celui des 17; et bien que le nombre total des locomotives ait été réduit de 397 à 392, leur pouvoir de traction est considérablement augmenté.

La valeur des approvisionnements en magasin à la fin de l'année était de $1,379,-710.59, y compris le combustible, $190,007.97; matériel du chemin et des ponts, $620,-978.91; et divers, $568,723.71.

Les statistiques comparatives suivantes, se rapportant au trafic, offrent de l'intérêt:

En 1910-11, la moyenne du tonnage des marchandises transportées par train et produisant des recettes a été de 260·21, et celle des voyageurs, 61·41; en 1911-12, la moyenne du tonnage des marchandises a été de 256·69, et celle des voyageurs, 62·36.

En 1900-11, la moyenne de tonnes par wagon chargé, produisant des recettes, a été de 17·23, et celle du nombre des voyageurs de 9·68; en 1911-12, la moyenne de tonnes était de 17·21 et celle des voyageurs de 9·46.

Le nombre de tonnes par train de marchandises, en 1910-11, a été de 265·28, et en 1911-12 de 260·66.

Le nombre de tonnes par wagon de marchandises, en 1910-11, a été de 17-57, et en 1911-12 de 17·47.

La distance moyenne de chaque tonne de marchandise transportée en 1910-11 a été de 274·47 milles, et en 1911-12 la distance a été de 266·23 milles. Les distances

moyennes du transport des voyageurs dans ces deux exercices ont été de 50·40 et 49·20 milles, respectivement.

Le nombre moyen de wagons chargés par train, en 1910-11, a été de 15·10 wagons de marchandises et 6·34 voitures de voyageurs; en 1911-12, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 14·92 et de voitures de voyageurs 6·59.

Le nombre moyen de wagons vides par train, en 1910-11, a été de 2·63, et en 1911-12 de 2·48.

En 1910-11, la moyenne de train-milles par mille de chemin a été, pour les marchandises, 2,971.48, et pour les voyageurs, 1,816·56; en 1911-12, ces chiffres étaient respectivement de 3,204·83 et 1,836·19.

En 1910-11, la moyenne par mille de chemin a été, pour les marchandises produisant des recettes, de 773,350·73 tonnes, et pour les voyageurs 111,553.91; en 1910-12, ces chiffres étaient, pour les marchandises, 822,661·67, et pour les voyageurs, 114,504.66.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées, par mille de chemin, en 1910-11, a été de 788,413·82, et en 1911-12 de 835,387·31.

En 1910-11, les distances parcourues par les trains se chiffraient par: 2,644,241 milles pour les voyageurs, et 4,326,105 milles pour les marchandises. En 1911-12, nous avons pour les voyageurs: 2,695,802 milles; pour les marchandises, 4,705,173 milles.

La distance parcourue, par wagon chargé était, en 1910-11, de 65,317,976 milles, et en 1911-12 de 70,193,524 milles.

Celle des wagons vides atteint, en 1910-11, 11,367,591 milles, en 1911-12 elle était de 11,667, 392 milles.

Celle parcourue par les wagons-cuisines était, en 1910-11, de 4,048,224 milles, et en 1911-12, 4,379,112 milles.

Celle des wagons à moteur à vapeur (voyageurs) était de 5,691 milles en 1910-11. Il n'y a pas eu de parcours de wagons à moteurs en 1911-12.

La distance totale parcourue était, en 1910-11: voiotures de voyageurs, 16,772,561 milles; wagons de marchandises, 80,733,791 milles, et en 1911-12, voitures de voyageurs, 17,761,983, et wagons de marchandises, 86,240,028.

Le mouvement total des marchandises était, en 1910-11, de 4,280,954 tonnes, dont 4,101,400 étaient productives de bénéfices. En 1911-12 le mouvement total des marchandises était de 4,689,655 tonnes, dont 4,536,599 étaient productives de bénéfices.

Les réparations aux voitures de voyageurs, en 1910-11, coûtaient $615·06, ou par wagon-mille, 1·67 de cent, et en 1911-12, $642.63, soit par wagon-mille, 1·66 de cent.

Les réparations faites aux wagons de marchandises s'élèvent, en 1910-11, à $45.26 par wagon, soit par wagon-mille, à .70 de cent, et en 1911-12, à $51.22, ou par wagon-mille à ·74 de cent.

Les réparations aux locomotives ont coûté, en 1910-11, $1,585.65, soit par locomotive-mille, 7·40 cents, et en 1911-12, $1,799.20, soit par locomotive-mille, 7·56 cents.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, fait le service de cette ligne. La compagnie paie

tous les frais accessoires à l'exploitation et garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages. Cet arrangement s'xécute en vertu d'une convention portant la date du 13 décembre 1892, qui prolonge pour une période de 21 ans les mêmes conditions que celles énoncées dans la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des ouvrages sont aux frais de l'Etat, et sous le contrôle des hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

La somme revenant à l'Etat s'est élevée à $73,176.60 pour les douze mois terminés le 31 mars 1912. Les dépenses d'entretien s'élèvent à $33,854.05, ce qui laisse un bénéfice net de $39,322.55.

La part des recettes revenant à l'Etat a accusé une augmentation de $24,985.17 comparativement à l'année précédente, qui cependant avait produit $12,462.55 de moins que l'année précédente.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces. Il s'étend de Tignish à Georgetown, 158·60 milles, et de Charlottetown à Murray-Harbour, 52·30 milles avec embranchements de Souris et du Cap-Traverse. La longueur exploitée du chemin est la même que l'exercice précédent, savoir: 267·5 millees.

Dans le cours de l'exercice, il a été ajouté aux dépenses à compte du capital une somme de $128,041·91, portant les dépenses totales du chemin de fer au compte du capital, le 31 mars 1912, à $8,687,727.38. Ces nouvelles dépenses comprennent $9,217 pour les nouveaux agrandissements à Summerville, $89,413.36 pour l'embranchement Harmony-Elmira, 9·9 milles, et $19,823.11 pour matériel roulant.

COMPTE DU REVENU.

Durant l'année, les recettes brutes se sont élevées à $367,203.39, et les frais d'exploitation à $449,962.91. Les dépenses ont donc excédé le revenu de $82,759.52.

Comparativement à l'année précédente, il y a eu augmentation de $29,783.84 dans les recettes brutes, et une augmentation de $25,858.91 dans les frais d'exploitation.

Les dépenses au compte du revenu (frais d'exploitation) sont classifiées comme celles de l'Intercolonial, sous cinq chefs principaux, avec leurs divers chefs secondaires. Elles comprennent: "Entretien de la voie et des structures, $115,416.08; entretien du matériel, $88,598.64; dépense de traction, $1,107.33; frais de transport, $226,647.91; frais généraux, $15,193.90".

Le nombre de voyageurs transportés a été de 388,076, soit une augmentation, comparativement à l'année précédente, de 31,315, produisant $153,284.42, ce qui donne une augmentation de $10,781.01. Il a été transporté 120,218 tonnes de marchandises, augmentation de $11,955 tonnes, produisant $176,861.68, augmentation de $18,020.07. Les revenus provenant des postes et de divers autres services se sont élevés à $37,057.29, soit une augmentation de $982.76 comparativement à l'année précédente.

Les marchandises transportées comprenaient des produits agricoles, 37,172 tonnes; animaux, volailles, poissons et leurs produits, 13,837 tonnes; produits des mines, 15,978 tonnes; produits de la forêt (bois de construction), 13,111 tonnes; articles fabriqués, 8,534 tonnes; divers, 31,587 tonnes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 433,311 millese; et celui des trains a été de 353,116 milles, et celui parcouru par les voitures et wagons, 2,272,881 milles.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer se sont élevées à $1,375.26; par locomotive-mille, à 84·74 cents; par train-mille, à 103·99; et par wagon-mille, à 16·16 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $1,685.25, et par wagon-mille 127.43 cents et par train-mille de 103.84 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars 1912, était de $34,925.53, y compris le combustible, $14,215.40, et le matériel des ponts et chaussée, $14,407.63.

La voie et ses structures ont été maintenues en excellent état.

On trouvera de plus amples détails dans le rapport du surintendant et des autres officiers supérieurs dans les annexes, partie III.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

La loi de 1907, chap. 22, établissant un fond portant le nom de "Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard" a été mise en vigueur le 1er avril 1907. L'article principal est qu'une contribution de 1½ p.c. du salaire de chaque mois sera versée par chaque employé, et que la même contribution est aussi versée par l'Etat. Un intérêt de 3 p. c. par année sera alloué sur la contribution de l'employé. Après une certaine période d'années de service, l'employé recevra à sa retraite pour le reste de sa vie une allocation mensuelle de ½ p. c. du salaire mensuel moyen reçu par l'employé durant les huit ans ayant précédé sa mise à la retraite, le minimum étant $20 par mois et le maximum les deux tiers du dit salaire mensuel moyen. Le fonds est administré par un conseil de cinq membres, dont trois sont des officiers du chemin de fer, les deux autres étant élus par les employés contribuant à la caisse. Par la loi de 1909, chap. 20, la Commission de Direction des chemins de fer de l'Etat désigne un de ses membres comme président de la Caisse de Prévoyance.

Le cinquième rapport annuel de la Commission, figurant dans les annexes ci-jointes, démontre qu'au 1er avril 1911, il y avait au crédit de la caisse une balance de $273,480.01, et que durant le dernier exercice les contributions des employés du chemin de fer se sont élevées à $81,119.81. En ajoutant à cela la même contribution versée par l'Etat et la somme de $1,482.02 pour remboursements, etc., ainsi que l'intérêt accru, $7,280.37, le total du fonds représente pour l'année $444,482.08. Les dépenses totales durant l'année se sont élevées à $135,247.37, dont $125,131.32 en pensions de retraite, ce qui laissait au crédit de la caisse, le 31 mars 1912, la somme de $309,234.71.

Dans le courant de l'année, 29 employés ont pris leur retraite et 23 pensionnaires sont décédés.

Durant les cinq ans que le système a fonctionné, les contributions totales versées par les employés se sont élevées à $380,380.08, une somme égale étant ajoutée par les chemins de fer. Le nombre d'employés admis à la pension est de 478, dont 91 sont décédés, ce qui en laissait 387 jouissant de leur pension à la fin de l'exercice 1912. Le total payé en allocations de retraite s'élève à $447,754.53.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

Dans mon rapport annuel de l'année 1909-10, j'ai résumé les renseignements puisés dans le rapport général de M. John Armstrong, ingénieur en chef, à la date du 8 septembre 1909, lequel rapport a été publié dans les annexes. Il y était question de deux routes allant de Le-Pas, l'une à Fort-Churchill et l'autre à Port-Nelson.

Depuis cette date on a fait beaucoup de travail en fait de révision des tracés, et M. Armstrong a produit des rapports datés respectivement du 9 janvier et du 19 avril 1912, indiquant le travail fait jusqu'à la fin de l'exercice financier, en ce qui concerne l'établissement de routes praticables conduisant à l'un ou l'autre des ports ci-dessus mentionnés. Ces rapports sont imprimés dans les annexes.

A partir du Pas, sur un parcours de 250 milles, la route serait commune aux deux ports, et la révision du tracé a été complétée sur tout ce parcours jusqu'à un endroit peu éloigné des rapides du Manitou sur la rivière Nelson. A peu près à cet endroit les routes respectives de Port-Nelson et du Fort-Churchill s'éloignent l'une de l'autre. La distance à partir du Pas jusqu'au Fort-Churchill, par le tracé tel qu'actuellement établi, serait de 498 milles en passant du côté gauche du lac Fendu, et de 418 milles à Port-Nelson. En comparant les deux routes, M. Armstrong dit que les rampes, rayons de courbure et coût de construction par mille serait à peu près les mêmes pour l'une et pour l'autre.

Lors de la clôture de l'exercice financier, il restait encore beaucoup de choses à considérer avant que l'on put choisir le terminus à la baie d'Hudson. Les travaux de construction sur les premiers 185 milles outre le Pas et le Portage du Hallier ont cependant été donnés à l'entreprise en août 1911 et ils sont en voie d'exécution. Les assises du pont sur la rivière Saskatchewan au Pas, dont l'entreprise avait été précédemment adjugée ont été achevées en mars 1912 et l'on a adjugé l'entreprise de la superstructure. Ce pont consistera en quatre travées fixes et une travée tournante, avec voies voiturières, une de chaque côté pour le trafic ordinaire.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et se composant de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908) devant être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes au titre de commissaires. Par la loi de 1908, chap. 61, la juridiction de la Commission comprenait l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et par la loi de 1908, chap. 62, certains amendements furent apportés dans sa constitution. Par la loi de 1909, chap. 31, la Commission fut autorisée à déterminer le prix maximum exigible pour l'énergie électrique développée par les pouvoirs hydrauliques affermés de la Couronne Une loi de 1910, chap. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des chemins de fer au sujet des pouvoirs de la Commission, et la loi de la même année, chap. 57, a étendu la juridiction de la Commission de façon à ce qu'elle pût fixer les tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles sous-marins. La loi de 1911, chap. 22, autorise la Commission à exiger des

compagnies de chemins de fer l'installation des gardes-forestiers, a modifié les dispositions précédentes au sujet de la disposition de l'électricité développée au moyen de forces hydrauliques affermées par l'Etat, et établit entre autres de quelle façon la Commission devra agir pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenue de soumettre chaque année au Parlement un rapport de ses actes. Le rapport de l'année close le 31 mars 1909 a été reçu et a été communiqué en son temps au Parlement.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a convenu avec Sa Majesté de construire une ligne de chemin de fer, entièrement sur territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique, à ou près Port-Simpson ou quelque autre port dans la Colombie-Britannique, selon qu'il sera convenu. Le chemin de fer doit se composer de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et quelque autre point sur la division est et l'océan Pacifique. La division est doit être construite par le gouvernement sous la direction d'une commission nommée par le Gouverneur en conseil, et être ensuite louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être libres de loyer; les deux divisions devant être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations à faire par la compagnie, de manière à porter la somme produite par la réalisation des titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui est de la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des montagnes Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef de la compagnie et par l'ingénieur en chef du gouvernement après des arpentages réellement faits). Cette limite a été établie sur la rive est de Wolfe-Creek, à un point situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de transport hypothécaires, figurant dans la dite loi, ont été ratifiées et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait

entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque ; le second, daté du 15 mars 1905, entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie National Trust et la Compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des obligations de seconde hypothèque; et le troisième, portant aussi la date du 19 mars 1905, entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la Compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission d'obligation portant première hypothèque concernant l'embranchement désigné sous le nom d'" Embranchement du Lac Supérieur ".

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectués, etc., sur la section ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont justifiées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des prairies, lequel prêt est garanti, sujet à toute autre obligation antérieure, par une hypothèque sur la section des prairies du chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 p. c. par année, et est remboursable en dix ans. Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte qui en fait foi porte la date 22 mai 1909.

Les diverses dépenses faites sous l'autorité de ces lois et conventions devront être faites à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations. La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au Parlement.

Le siège de la commission est dans la ville d'Ottawa.

Par décret de l'exécutif daté du 30 janvier 1912 et rendu en vertu de la loi de 1912, chap. 37, le délai fixé pour l'achèvement de la " section des prairies a été prolongé jusqu'au 1er décembre 1912, et pour l'achèvement de la " section des montagnes ", au mois de mai 1914.

Par la loi de 1912, chap. 39, la construction de la division est, et son exploitation, jusqu'à ce qu'elle soit achevée et affermée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ont été placées sous les soins et la surveillance d'un commissaire, (au lieu de quatre) devant être nommé par le gouvernement et rester en fonctions durant bon plaisir. Par décret de l'exécutif daté du 4 avril 1912, M. R. W. Léonard, I.C., président de la commission alors existante, a été nommé commissaire à cette fin.

Le rapport de la Commission pour l'exercice de 12 mois finissant le 31 mars 1912 a été reçu et sera déposé devant le Parlement selon le cours régulier.

Le résumé suivant indique quelle était la situation à la fin de l'exercice.

SECTION EST.

(Moncton à Winnipeg.)

La ligne entière de Moncton à Winnipeg est à l'entreprise, la distance étant de 1,804·73 milles et le nombre des entreprises générales étant de 21.

Sur cette distance, 1,609.94 milles sont nivelés. Les rails de la ligne-mère sont posés sur une distance de 1,427·02 milles, et il y a 275·51 milles de voies de garage, soit un total de 1,702·53. On a construit 1,056·31 milles de télégraphe. Le total des travaux effectués représente 77·51 p.c. sur les entreprises en général et 79·59 pour cent des superstructures de pont.

Les travaux sont répartis en six districts, le premier district étant à l'ouest de Moncton.

District A, 256·61 milles.—256·25 milles sont nivelés, et les rails sont posés sur une distance de 256·25 milles. On a aussi construit 50·54 milles de voies de garage; 99.60 pour cent des ponts en acier sont achevés; et 253 milles de lignes télégraphiques sont construits. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $1,776,024.33, et 97.62 p.c. des travaux sont faits.

District B, 578·19 milles.—470·68 milles sont nivelés, et les rails de la ligne-mère sont posés sur une distance de 457.20 milles. On a aussi construit 48.39 milles de voies de garage et 285.5 milles de lignes télégraphiques. 94.46 p.c. des ponts en acier sont achevés. Ce district s'étend à l'est et à l'ouest du pont de Québec. Les frais de construction, durant l'année, se sont élevés à $5,589,756.77, et les frais de transport à $16,614.23. La proportion de travaux effectués représente 74·74 p.c.

District C, 121·94 milles.—81·60 milles ont été nivelés. On a posé 79·52 milles de rails sur la ligne-mère et 11.87 milles de voies de garage. 29.76 p.c. des ponts en acier sont achevés. On a construit 78 milles de lignes télégraphiques. Les frais de construction se sont élevés à $1,339,684.63, et les frais de transport à $9,351.82. La proportion de travaux effectués représente 41·68 p.c.

District D, 276·11 milles.—271·45 milles ont été nivelés, et les rails de la ligne-mère ont été posés sur une distance de 266·43 milles. On a aussi construit 52·93 milles de voies de garage, et 164 milles de lignes télégraphiques. 95·46 p.c. des ponts en acier sont achevés. Les frais de construction se sont élevés à $4,489,277.45, et les frais de transport à $20,879.89. La proportion de travaux effectués représente 70·49 p.c.

District E, 195.19 milles.—158.10 milles ont été nivelés, mais il n'a pas encore été posé de rails. Les frais de construction se sont élevés à $2,810,468.96, et les frais de transport à $12, 599.20. La proportion de travaux effectués représente 47·17 p.c.

District F, 376.69 milles.—Ce district aboutit à la ville de Winnipeg, sur le côté ouest de la rue Water, la rivière Rouge étant traversée entre St-Boniface et Winnipeg. La substructure du pont à double voie sur la rivière Rouge est terminée, et les travaux achèvent pour la superstructure en fer. Sur la longueur totale de ce district, 371·85 milles ont été nivelés, et les rails ont été posés sur une distance de 367·54 milles. On a aussi construit 111·77 milles de voies de garage et 277·5 milles de lignes télégraphiques. 88·62 p.c. des ponts en acier sont achevés. Les frais de construction se sont élevés, durant l'année, à $4,802,750.26, et les frais de transport à $7,443.44. La proportion des travaux effectués représente 92·55 pour 100.

Le total des dépenses faites par les commissaires durant l'exercice financier clos le 31 mars 1912, sur toute la division de l'est, s'est élevé à $21,110,993.90, formant un grand total des dépenses, depuis la date de leur organisation, en 1904, jusqu'au 31 mars 1912, de $116,517,691.51.

Des sommaires détaillés de cette dépense sont fournis par le comptable en chef de la Commission. Ils démontrent que ce total se décompose comme suit: Bureau principal, $1,747,988.17 ; tracés, $2,943,328.85 ; construction, $110,609,160.84 ; frais de transport, $1,217,213.65.

Il faut remarquer que dans le résumé ci-dessus, les chiffres indiquant les travaux exécutés s'appliquent aux travaux faits d'après les devis généraux.

Les dépenses, pour la section entière de l'est, durant l'exercice expiré le 31 mars 1912, se sont élevées à $21,110,683.05, ainsi qu'en fait foi le rapport du comptable du ministère, annexe, partie I. Ce rapport indique aussi que les dépenses de cette section entière de l'est, à venir au 31 mars 1912, se sont élevées à $116,533,768.53, réparties ainsi qu'il suit:

1904	$ 6,249 40
1905	778,491 28
1906	1,841,269 95
1907	5,537,867 50
1908	18,910,449 41
1909	24,892,422 68
1910	19,968,126 86
1911	23,488,208 40
1912	21,110,633 05
Total	$116,533,768 53

DIVISION DE L'OUEST.

La division de l'ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la ville nouvellement fondée de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,745 milles.

Elle est divisée en deux sections, savoir: la section des Prairies, s'étendant de Winnipeg jusqu'à la rive est du Ruisseau-du-Loup—endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province d'Alberta,—soit une distance de 915 milles, et la section des Montagnes, qui s'étend de la rive du Creek-du-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles.

Cette division est en voie de construction. C'est la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui la construit en vertu des conventions de garantie ci-dessus mentionnées, et l'ingénieur en chef de la division, sur le certificat duquel les paiements sont faits à la compagnie, est M. Collingwood Schreiber, C.M.G., dont le rapport, indiquant l'état des travaux à la fin de l'exercice financier, le 31 mars 1912, se trouve imprimé aux annexes des présentes, partie IV.

En voici un résumé succint:

" SECTION DES PRAIRIES ".

Bien qu'il ne soit pas encore complètement achevé, tout le chemin entre Winnipeg et le Creek-du-Loup est dans un état offrant la sécurité au service public et il a

été régulièrement exploité durant l'année. On n'y a fait que très peu de travaux en dehors du ballastage et de l'entretien de 58 stations intermédiaires.

Sur cette section le maximum des rampes pour la traction vers l'est est de $\frac{4}{10}$ d'un pour cent, et pour la traction vers l'ouest, de $\frac{5}{10}$ d'un pour cent.

Sur cette section il y a 142 stations, 114 stations-logements de stations intermédiaires, 5 gares divisionnaires, 132 élévateurs à grains et 44 parcs à bestiaux, sans compter nombre d'autres bâtiments directement reliés à l'exloitation du chemin.

Le total des dépenses de cette section jusqu'au 31 mars 1912 s'élève à $34,507,334.29.

"SECTION DES MONTAGNES".

Sur cette section, les rails ont été posés sur une distance de 158 milles à partir du Creek-du-Loup en allant vers l'ouest, jusqu'au premier passage de la rivière Fraser. De cet endroit au 180ième mille—à la cache de Tête-Jaune—on a employé un grand nombre d'hommes afin de tâcher d'achever la voie de façon à poser les rails au mois de juin 1912. A partir du 180ième mille jusqu'au 620ième mille, les travaux de terrassement ne font que commencer. Du 620ième mille au 645ième mille on a fait environ 30 pour cent du terrassement. Du 645ième mille, au passage de la rivière Skeena, le terrassement est virtuellement achevé. Du 668ième mille au 732ième mille les rails sont posés et le chemin est ouvert au service public. Le pont sur la Skeena, un ouvrage important, nécessitant la construction de cinq piliers et de deux culées en béton, n'est pas achevé. Du 732ième mille à Prince-Rupert, les rails sont posés et le chemin est ouvert au service public.

L'ingénieur en chef fait remarquer que l'avancement des travaux a été de beaucoup retardé par la difficulté de se procurer la main-d'œuvre.

Les dépenses totales sur cette section, jusqu'au 31 mars 1912, ont été de $33,689,315.76.

Les dépenses totales sur les deux sections étaient, à la même date, de $68,196,650.05.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer subventionnés par l'Etat, qui formaient jusqu'ici dans les rapports annuels une partie importante de celui du sous-ministre, sont maintenant fournis par le comptable et le secrétaire légiste du ministère, dont on trouvera les rapports respectifs aux annexes ci-jointes. Celui du comptable indique tous les paiements effectués chaque année depuis l'établissement du système de subventions aux chemins de fer. Le rapport du secrétaire légiste traite de plusieurs contrats de subventions, passés au cours de l'année dernière, et donne certains renseignements particuliers à chacun de ces contrats.

Le total des paiements, au 31 mars 1912, s'élevait à $859,400.25.

PONT DE QUEBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

A la suite d'un arrangement intervenu avec la compagnie, en date du 19 octobre 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garantir

le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits à la balance restant impayée de la dite subvention, et la dite garantie étant assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie. Le 1er février 1901, un acte de transport d'hypothèque était exécuté transportant à la Royal Trust Company de Montréal, en fidéi-commis, toutes les propriétés et franchises de cette compagnie et pourvoyant à l'émission d'obligations à cet effet.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt simple à 5 p.c., et une prime de 10 p.c. sur la valeur au pair des actions payées.

Sur la dite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de l'accord précédent; et après cela des paiements furent faits à même le produit des obligations jusqu'à concurrence de $5,016,453.66, sur certificats de l'ingénieur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.*

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement de prendre possession de l'entreprise de la compangie fut exercé en vertu d'un décret du Conseil du 17 août 1908. La date de prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des montants payés par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'éleva à $355,279.07, et ce paiement fut effectué en novembre 1908. Le titre de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du Conseil daté du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée pour la préparation de nouveaux plans et devis, et pour la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts en qualité d'aviseurs advenant que des différends pourraient s'élever.

Vers la fin de l'année 1909, de tels progrès avaient été faits que des avis furent publiés en novembre, dans les journaux, invitant les entrepreneurs à visiter les bureaux de la Commission afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour leur permettre de soumissionner pour la superstructure, d'après les plans et devis de la Commission. Les entrepreneurs étaient cependant, en même temps, invités à soumettre des dessins alternatifs.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 propositions différentes furent soumises et furent prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un dessin alternatif soumis par la *St. Lawrence Bridge Co.* (avec laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de distribution économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui " pourrait soutenir très avantageusement la comparaison avec les plus beaux ponts du même genre existant actuellement ". Par décret du Conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de passer un

---

* L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écroulement, figure dans le rapport annuel du ministère de 1907-08, p. XLVII.

contrat avec les compagnies conjointes ci-haut désignées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est 9·02c. par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ $2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules comprises dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 décembre 1915.

Le pont, une fois terminé, aura une longueur totale de 3,228 pieds, soit environ trois cinquièmes de mille. L'ouverture du milieu aura 1,800 pieds de longueur; la longueur de la partie suspendue sera de 640 pieds. Cette travée aura, sur une longueur de 760 pieds au-dessus du chenal, une hauteur de 150 pieds au-dessus du niveau du fleuve, à une marée haute. Les deux fermes "cantilever" auront chacune une longueur de 580 pieds. La largeur, entre les armatures, sera de 88 pieds. Le pont comprendra un chemin de fer à double voie, et deux trottoirs pour les piétons.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour la substructure fut passé avec MM. M. T. et J. J. Davis, dont la soumission était la plus basse de toutes celles qui furent reçues, en réponse à des annonces publiées dans les journaux; et des arrangements supplémentaires (rendus nécessaires par des changements dans le plan du caisson et dans l'emplacement de la pile du nord) furent faits avec eux le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

Le conseil des ingénieurs chargés des travaux de reconstruction a été modifié par démissions et se compose maintenant comme suit: Charles N. Monsarrat, M. Soc. Can. I.C., président et ingénieur en chef; Ralph Modgeski, Soc. Am. I.C., et C. E. Schneider, Soc. Can. I.C., et ancien président Soc. Am. I.C.

Le siège de la Commission est à Montréal.

Le rapport de la commission, pour l'année expirée le 31 mars 1912, figure dans les annexes jointes au présent rapport, partie V. On peut voir que les travaux d'enlèvement, à l'entreprise, des débris de la structure écroulée se sont toujours poursuivis, et que tous les débris sur l'emplacement du pont ont été enlevés. Les travées d'approche et les échafaudages sur la rive nord ont été enlevés à l'entreprise.

Les travaux faits au pilier du nord comprennent l'immersion de caissons à une profondeur de 31 pieds au-dessous du niveau extrême des eaux basses, les assises en béton et la pose de deux rangs de maçonnerie en granit. Sur la pile principale du sud, toute l'ancienne maçonnerie a été démolie et le caisson a été mis en position pour être immergé.

Les entrepreneurs de la superstructure ont été occupés à préparer les détails de la construction et de l'érection, ainsi qu'à la construction de nouvelles usines de fabrication. Ils ont de plus, sous la surveillance de la Commission, fait des épreuves des membranes types pour la mise à exécution des devis du pont.

Les dépenses du dernier exercice financier clos le 31 mars 1912, ont été de $603,293.07, et celles de l'année 1910-11 ont été de $227,563.40, les dépenses des deux années étant payées à même le capital. En ajoutant les dépenses de l'exercice 1908-09, $422,867.12 (dans lesquels sont compris $355,279.07, payés pour achat du stock de la Compagnie du Pont de Québec, et $31,765.44, pour les dépenses de la commission chargée de s'enquérir des causes de l'écroulement de l'ancienne structure), et en ajoutant aussi les dépenses de l'exercice 1909-10, $111,782.02, pour la préparation des plans, etc., les dépenses totales du gouvernement se sont élevées à $1.365.511.61, avec

crédit de $100,000 en regard versé par la *Pœnix Bridge Co.*, entrepreneurs de l'ancienne structure, en règlement final de toute réclamation au sujet de l'écroulement, ce qui laisse un quotient net de dépenses de $1,265,511.61 au 31 mars 1912. Cela ne comprend pas le montant de la subvention, $374,353.33, payé ainsi qu'il a déjà été dit ci-dessus à la Compagnie du Pont de Québec.

CANAUX.

Le total des dépenses, pour les canaux du Canada, durant les douze mois expirés le 31 mars 1912, s'est élevé à $4,254,609.24, comprenant $2,560,938.11 portés au compte du capital; $442,012.43 portés au compte du revenu; $676,790.43 pour le personnel et $574,868.27 pour réparations, ces deux dernières sommes étant portées au compte du revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1911, s'élevaient à $140,660.97. Les loyers acquis durant l'année se sont élevés à $240,998.90, soit un total de $381,659.87. Il a été perçu, sur cette somme, déduction faite des rabais, $5,360.66, un total de $201,-986.77. Le reliquat restant dû le 31 mars 1911 s'élevait à $174,312.44. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyers dus à la fin de chaque année.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $264,114.48, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc., et d'un total de $46,590.72, provenant de l'exploitation de l'élévateur à grains de Port-Colborne, sur le canal Welland. Sur ce montant, il a été remboursé $397.73, ce qui laisse un revenu net de $263,716.75.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1911-12, mais l'on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre " Statistiques des canaux ", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1911.

Les principaux articles compilés dans cette statistique peuvent se résumer comme suit:—

Le mouvement par les canaux du Canada pour la saison de 1911, s'est élevé à 38,030,353 tonnes, une diminution de 4,960,255 tonnes, comparé à celui de la saison précédente. 304,904 passagers ont été transportés, soit une diminution de 25,670.

Les quelques données qui suivent sur le mouvement des canaux pendant la saison de navigation de 1910 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland, il est passé 2,537,629 tonneaux de fret, augmentation de 211,339 tonneaux, dont 1,089,605 se composaient de produits agricoles, et 250,423 tonneaux de produits forestiers ; 619,682 tonnes de houille ont été transportées ; 2,509,531 tonneaux étaient du fret direct, dont 1,682,531 tonneaux ont passé vers l'est.

De cette quantité de fret direct les navires canadiens ont transporté 1,604,322 tonneaux, augmentation de 100,846 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 905,409 tonneaux, soit une augmentation de 127,366 tonnes.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal, à destination des ports des Etats-Unis, a été 485,355 tonnes, soit une augmentation de 144 tonnes sur l'année 1910.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été $836,924 tonnes, soit une augmentation de 47,263 tonnes comparativement à l'année précédente. Il n'a pas été fait de transbordement à Ogdensburg depuis 1903.

Par les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 3,105,708 tonnes de fret, soit une augmentation de 344,956 tonnes, dont 2,146,748 tonnes allant à l'est et 958,960 tonnes allant à l'ouest; 1,003,090 tonnes étaient des produits agricoles; 977,246 tonnes du charbon, et 551,155 tonnes des produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 320,071 tonnes, soit une diminution de 65,190 tonnes, dont 202,797 tonnes étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 599,829 tonneaux, une diminution de 69,470, dont 396,704 tonneaux de produits forestiers et 118,697 de charbon.

Sur le canal Rideau, 172,227 tonneaux, une augmentation de 37,246; dont 34,350 de produits forestiers et 13,897 de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre, la quantité transportée a été de 75,298 tonneaux, une diminution de 10,653, le tout comprenant 37,524 tonnes de charbon.

Sur le canal Murray, 163,457 tonneaux, une diminution de 14,484 tonneaux.

Sur le canal de la vallée de la Trent, il est passé 57,290 tonneaux, soit une augmentation de 11,027 tonneaux, dont 31,342 de produits forestiers.

A l'écluse Saint-André, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des affaires a été de 47,135 tonnes.*

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement du fret a été de 30,951,709 tonneaux, une diminution de 5,443,978 tonneaux, transportés dans 6,802 navires, et le nombre des éclusages a été de 5,229. Il a été transporté 80,038,100 boisseaux de blé et 25,104,883 boisseaux d'autres grains; 2,518,000 barils de farine, 22,669,789 de minerai de fer, 4,106,953 tonnes de charbon, et 24,729,272 pieds de bois, mesure de planche.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'ingénieur en chef du ministère a soumis un rapport résumant les principaux travaux exécutés durant l'année, et on trouvera ce rapport dans les annexes, avec les rapports des ingénieurs, surintendants et des surintendants, ce qui me dispense d'en dire plus long à ce sujet.

Je ferai cependant observer, à propos du projet de l'agrandissement du canal Welland, l'ouvrage le plus important que le ministère se propose de faire pour le moment, que l'on a complété les levés hydrauliques durant l'exercice financier et que le projet est maintenant en état d'être étudié par le ministère et le gouvernement.

---

* Cet ouvrage consistant en une écluse et un barrage sur la Rivière Rouge à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construit et est tenu en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse facilite les communications entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemins de fer, relatif à leurs opérations durant les douze mois expirés le 30 juin 1912, est préparé par le contrôleur du département des statistiques, et publié sous forme de rapport séparé.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Les statistiques du trafic par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1912, sont établies sous la direction du même fonctionnaire, et sont aussi publiées sous forme de rapport séparé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre.

ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

RELEVÉS DU COMPTABLE

INDIQUANT

Les Frais des Chemins de Fer et Canaux

(Y compris les chemins de fer subventionnés)

ET LES

RECETTES PENDANT L'EXERCICE DE 1911-12

ET LES ANNÉES PRÉCÉDENTES

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

CANAUX.

Désignation des travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Personnel.	Imputable sur le revenu. Réparations.	Dépenses totales de l'année.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon / Grenville			25,496 59	11,531 20	37,027 79
Chambly	15,469 29	26,838 40	34,796 66	29,508 01	106,612 36
Cornwall	8,037 07	60,352 90	83,784 79	59,338 24	211,513 00
Lachine	312,868 94	56,174 60	87,989 26	111,254 82	568,287 62
Murray		14,390 45	4,213 21	3,344 46	21,948 12
Rideau		4,358 40	54,156 89	85,912 96	144,428 25
Sault Ste-Marie	18,227 10	29,706 21	27,054 50	28,798 51	103,786 32
Soulanges	286,787 88	14,375 47	36,871 50	38,554 54	376,589 39
Sainte-Anne, écluse			2,770 51	2,738 40	5,508 91
Saint-Ours	4,306 28	3,998 58	3,584 10	2,259 46	14,148 42
Saint-Pierre		5,208 18	4,768 20	361 49	10,337 87
Trent	1,746,095 48	97,254 20	44,811 08	50,175 72	1,938,336 48
Welland	159,946 87	28,238 13	149,848 27	105,056 89	443,090 16
Williamsburg	3,200 00	2,030 51	25,753 98	26,875 25	57,859 74
" Rapide Plat		41,934 70			41,934 70
Total	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	4,081,409 13
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.					
Dragueurs—Lachine				4,182,91	4,182 91
" Rideau				12,785 37	12,785 37
Divers			2,564 90	895 19	3,460 09
Gratifications aux employés malades (statutaire)		2,206 82			2,206 82
Employés à la statistique			36,573 86		36,573 86
Travail le dimanche			31,435 55		31,435 55
Relevés hydrauliques et inspections		11,688 60			11,688 60
Canaux de Québec — Entretien (personnel)			20,316 58		20,316 58
Canaux de Québec — Achat de remorqueurs	5,999 20				5,999 20
Canaux de Québec — Réparations				1,294 85	1,294 85
Canaux de Québec — Dragages		17,374 16			17,374 16
Canaux de Québec — Fortifications des rives, Lac St-François		7,993 71			7,993 71
Canaux de Québec — Macadamisage de la route sur digue, baie Hungry		17,888 41			17,888 41
Total	5,999 20	57,151 70	90,890 89	19,158 32	173,200 11
Totaux	2,560,938 11	442,012 43	676,790 43	574,868 27	4,254,609 24

Grand total sur canaux, $4,254,609.24.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc—*Fin.*

CHEMINS DE FER.

Ouvrages.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Frais d'exploitation.	
CHEMIN DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Intercolonial	1,710,448 56		10,591,035 84	
National-Transcontinental	21,110,683 05			
Ile-du-Prince-Edouard	128,041 91		449,962 91	
Embranchement de Windsor			33,854 05	
Total	22,949,173 52		11,074,852 80	
EN GÉNÉRAL SUR CHEMINS DE FER.				
Pont de Québec	603,293 07			
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	159,632 00			
Subventions aux chemins de fer		859,400 25		
Commission des chemins de fer, entretien de		133,997 17		
" " " (statutaire)		47,000 00		
Relevés hydrauliques et inspections		40,470 52		
Wagon du Gouverneur-général		13,000 00		
Fonds pour croisements de voie		7,643 14		
Jugement de la cour de l'échiquier		8,462 29		
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		
" à l'Ecole Polytechn. Montréal		2,500 00		
Dir. p. le Gouv. de la Cie Grand-Tronc Pac.		2,000 00		
Congrès des chemins de fer, Bruxelles		97 33		
Secours à la veuve de John Morton, décédé			1,000 00	
Secours aux héritiers de Théodore Raymond, décédé			1,000 00	
Secours à la mère de J.E. McNeill, décédé			750 00	
Allocation à John Gunnip			500 00	
" au père d'Alex. Seymour, décédé			350 00	
" " d'Albert Smith, décédé			350 00	
Total	762,925 07	1,117,070 70	3,950 00	
Total sur chemins de fer	23,712,098 59	1,117,070 70	11,078,802 80	
Grand total sur ch. de fer, $35,907,972.09				
DIVERS.				
Coût de litiges		1,810 60		
Dépenses imprévues		1,111 46		
Total		2,922 06		
Totaux généraux sur chemins de fer et canaux, y compris divers	26,273,036 70	1,562,005 19	12,330,461 50	

Montant total des frais, $40,165,503.39.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1912.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

——	Clôture de l'année	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération			
" depuis " "	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		17,929 34
" " " "	1872		6,399 41
" " " "	1873		14,943 83
" " " "	1874		4,018 90
" " " "	1875		443 00
" " " "	1876		110 75
" " " "	1877		22 30
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		520 00
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895		
" " " "	1896		
" " " "	1897		
" " " "	1898		
" " " "	1899		
" " " "	1900		
" " " "	1901		
" " " "	1902		
" " " "	1903		
" " " "	1904		
" " " "	1905		
" " " "	1906		
" " " "	1907		
" " " "	1908		
" " " "	1909		
" " " "	1910		
" " " "	1911		
" " " "	1912		
Total			44,387 53

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvern. avant la confédération.	....	1,611,424 11	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	....	....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	....	....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	....	....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	....	1,000 00	20,613 32	13,463 01
" " " ..	1900	....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	....	....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	....	....	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	....	....	9,236 27	11,936 37
" " " ..	1905	....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " " ..	1906	....	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " " ..	1907	....	598 64	7,552 02	11,711 09
" " " ..	1908	....	2,260 81	7,032 31	13,019 76
" " " ..	1909	....	21,758 84	....	....
" " " ..	1910	....	24,319 49	....	....
" " " ..	1911	....	....	....	....
" " " ..	1912	....	....	....	....
Total	..	*1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23†

*Voir page 22 pour le total du coût, fleuve Saint-Laurent et canaux.

†Ce canal est loué depuis 1908, il n'a été déboursé aucune somme pour l'entretien ni l'exploitation.

W.-C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	......	*	....	....	....
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	......	63,053 64	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " " ..	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
" " " ..	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " " ..	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " " ..	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
" " " ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " " ..	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
" " " ..	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
" " " ..	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
" " " ..	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
" " " ..	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
" " " ..	1879	243,141 24	....	11,501 22	7,629 98
" " " ..	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" " " ..	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" " " ..	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" " " ..	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" " " ..	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" " " ..	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" " " ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " " ..	1887	20,747 11	....	20,011 36	19,554 41
" " " ..	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" " " ..	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" " " ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " " ..	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " " ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" " " ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " " ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " " ..	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " " ..	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" " " ..	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " " ..	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " " ..	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
" " " ..	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" " " ..	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" " " ..	1902	....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" " " ..	1903	....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" " " ..	1904	....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" " " ..	1905	....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
" " " ..	1906	....	24,179 33	18,232 71	10,924 72
" " " ..	1907	....	9,393 38	16,749 03	7,036 40
" " " ..	1908	....	1,387 35	23,019 45	9,775 35
" " " ..	1909	....	68,597 35	23,085 54	10,758 01
" " " ..	1910	....	10,410 09	23,512 72	11,925 28
" " " ..	1911	....	9,051 98	23,608 04	11,303 46
" " " ..	1912	....	....	25,496 59	11,531 20
Total	....	†4,182,092 96	340,192 61	683,765 84	500,290 21

* Ces frais n'ont pas été donnés—les renseignements y relatifs étaient conservés au bureau de l'Artillerie à Montréal et ont été détruits par le feu en 1852.

† Compris dans le total des frais des ouvrages de la rivière Ottawa, *voir* page 17. Coût de l'agrandissement, $4,119,039.32.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912

ETAT indiquant les sommes dépenées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	634,711 76	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	....	....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	....	....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " .	1875	2,415 00	....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	....	....	10,593 14	13,273 56
" " " ..	1877	80 00	....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	....	....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	....	....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	....	8,567 78	19,040 93	11,779 12
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,920 74
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	*150.00	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " ..	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " ..	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
" " " ..	1909	13,307 02	35,784 54	28,440 40	24,389 29
" " " ..	1910	30,479 41	8,207 00	29,198 76	22,825 53
" " " ..	1911	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
" " " ..	1912	15,469 29	26,838 40	34,796 66	29,508 01
Total	....	†716,470 42	723,610 78	807,091 16	743,081 41

* Moins produit de vente d'une pièce de terre en 1898.

† Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly, tel que ci-dessus		$ 716,470 42
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23..............................		121,537 65
Moins somme déduite lors de la confédération, *voir* Comptes publics de 1868, partie I, page 9,		$ 838,008 07
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération, canal Chambly, comme ci-dessus..........	$ 634,711 76	
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23.	121,537 65	
	$ 756,249 41	
Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868.	433,807 83	
		322,441 58
Conforme aux Comptes publics, 1912, page 4..................		$ 515,566 49

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août, 1912.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération		1,933,152 69				
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868			2,786 00	11,244 47	3,774 18
" "	1869	10,692 04			10,347 91	3,859 14
" "	1870			17,780 05	10,368 16	7,145 42
" "	1871			7 50	11,848 39	8,891 61
" "	1872			10,000 21	10,594 30	8,163 70
" "	1873			1,011 75	13,042 25	12,467 65
" "	1874				13,405 20	7,610 70
" "	1875	1,780 00			13,351 91	7,097 34
Coût de la construct. primitive			1,945,624 73			
Dépensé par le gouvernement fédéral	1876				13,320 61	6,423 67
" "	1877	49,211 37			13,375 70	6,440 54
" "	1878	145,015 45			13,825 50	4,935 21
" "	1879	143,092 05			13,817 96	4,983 15
" "	1880	109,454 95			14,440 33	9,735 76
" "	1881	53,948 14			15,173 60	5,524 10
" "	1882	44,587 61			15,052 20	6,634 62
" "	1883	21,728 93			18,283 67	8,361 71
" "	1884	23,018 13			18,475 48	9,007 73
" "	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" "	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" "	1887	46,966 43			17,520 54	12,100 29
" "	1888	67,945 74			16,938 54	13,942 64
" "	1889	163,993 85			17,890 55	58,205 26
" "	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" "	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" "	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" "	1893	352,536 13			15,173 01	9,668 14
" "	1894	404,990 22			15,344 02	7,733 54
" "	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" "	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" "	1897	438,487 51			15,540 43	16,438 32
" "	1898	133,208 96			15,011 50	15,431 02
" "	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" "	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" "	1901	62,032 47			17,104 13	13,166 89
" "	1902	90,535 18			17,896 58	15,045 95
" "	1903	77,833 81			70,129 29	19,205 66
" "	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" "	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" "	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" "	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" "	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,708 68
" "	1909	495 00		151,628 65	75,581 54	42,978 72
" "	1910	89 54		35,549 06	76,519 49	51,330 83
" "	1911			76,719 09	78,583 80	45,362 81
" "	1912	8,037 07		60,352 90	83,784 79	59,338 24
Coût de l'agrandissement			5,297,179 48			
Total			7,242,804 21	488,662 62	1,223,207 95	765,717 98

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 22.

W.-C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernem. depuis la confédération	1868				
" " "	1869				
" " "	1870				
" " "	1871				
" " "	1872				
" " "	1873		835 53		
" " "	1874		38,388 99		
" " "	1875	63,659 29			
" " "	1876	76,842 44			
" " "	1877	56,081 87			
" " "	1878	5,933 53			
" " "	1879	20,694 19			
" " "	1880	16,688 20		202 50	259 31
" " "	1881	4,721 62		962 85	
" " "	1882	29,567 15		790 00	162 33
" " "	1883	14,249 60		695 00	288 99
" " "	1884	8,151 16		733 50	
" " "	1885	19,071 76		730 00	572 75
" " "	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
" " "	1887	7,760 88		730 00	967 33
" " "	1888	7,573 99		739 50	730 60
" " "	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
" " "	1890	2,818 35		747 83	
" " "	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " "	1892		1,546 25	736 00	
" " "	1893		1,420 65	749 00	13 56
" " "	1894		2,540 14	730 00	494 43
" " "	1895		1,475 26	436 05	434 28
" " "	1896				
" " "	1897				
" " "	1898				100 00
" " "	1899				
" " "	1900	3,085 00			
" " "	1901	197 00			
" " "	1902		1,135 00		
" " "	1903				
" " "	1904		2,204 50		
" " "	1905		2,255 00		
" " "	1906				
" " "	1907				
" " "	1908				
" " "	1909				
" " "	1910				
" " "	1911				
" " "	1912				
Total	.....	*382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 16

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 17.

W.-C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

—	Exercice terminé.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial	....	40,000 00		....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.......	....	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	......		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandis., de 1845 à 1848..	.....	....	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral	1870	....		....	15,834 49	13,302 39
" " ..	1871	....		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" " ..	1872	36,708 15		....	16,076 93	12,334 69
" " ..	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" " ..	1874	158,618 35		....	25,811 07	22,828 66
" " ..	1875	197,420 52		....	28,592 01	30,057 34
" " ..	1876	327,769 39		....	33,797 73	29,103 65
" " ..	1877	1,439,375 73		....	33,148 86	19,824 33
" " ..	1878	1,484,619 63		....	39,062 97	13,646 41
" " ..	1879	958,053 30		....	42,338 84	12,400 78
" " ..	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " .	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " ..	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
" " ..	1909	359,041 77		143,526 35	72,049 32	82,081 39
" " ..	1910	215,611 98		70,000 20	77,701 55	75,247 71
" " ..	1911	253,098 27		73,260 66	72,285 01	91,941 84
" " ..	1912	312,868 94		56,174 60	87,989 26	111,254 82
			10,352,146 14			
Coût de l'agrandissement	....	....		....	....	....
Total....... ..	......	....	12,941,678 99	1,368,025 41	2,261,910 50	1,615,873 45

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus........................ $12,941,678 99
Frais portés au compte du fleuve St-Laurent et canaux *voir* page 22... $2,950,104 15
Frais du gouvernement impérial.................................. 40,000 00
2,990,104 15

Conforme au bilan des Comptes publics, 1912, page 4....... ....$ 9,951,574 84

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août, 1912.

W. C. LITTLE,
Comptable-

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC ST-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868	......	......
" " " "	1869	......	......
" " " "	1870	......	......
" " " "	1871	......	......
" " " "	1872	......	......
" " " "	1873	......	......
" " " "	1874	......	......
" " " "	1875	......	......
" " " "	1876	......	......
" " " "	1877	......	......
" " " "	1878	......	......
" " " "	1879	......	......
" " " "	1880	......	......
" " " "	1881	......	......
" " " "	1882	......	......
" " " "	1883	......	......
" " " "	1884	......	......
" " " "	1885	......	......
" " " "	1886	......	......
" " " "	1887	......	......
" " " "	1888	......	......
" " " "	1889	......	......
" " " "	1890	......	......
" " " "	1891	......	......
" " " "	1892	......	......
" " " "	1893	......	......
" " " "	1894	......	......
" " " "	1895	......	......
" " " "	1896	......	......
" " " "	1897	......	......
" " " "	1898	3,420 00	......
" " " "	1899	23,110 00	2,495 47
" " " "	1900	15,431 46	12,288 39
" " " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " " "	1902	13,945 25	......
" " " "	1903	5,000 00	......
" " " "	1904	......	2,199 52
" " " "	1905	†	......
" " " "	1906	†	......
" " " "	1907	†	......
" " " "	1908	†	......
" " " "	1909	†	......
" " " "	1910	†	......
" " " "	1911	†	......
" " " "	1912	†	......
Total	......	*75,906 71	25,043 68

* Y compris le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 22.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 1er août, 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc—*Suite.*

CANAL SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération........	....	....	....
" " depuis "	1868	....	....
" " " "	1869	....	....
" " " "	1870	....	....
" " " "	1871	....	....
" " " "	1872	....	....
" " " "	1873	....	....
" " " "	1874	....	....
" " " "	1875	....	....
" " " "	1876	....	....
" " " "	1877	....	....
" " " "	1878	....	....
" " " "	1879	....	....
" " " "	1880	....	....
" " " "	1881	....	....
" " " "	1882	....	....
" " " "	1883	....	....
" " " "	1884	....	....
" " " "	1885	....	....
" " " "	1886	....	....
" " " "	1887	....	....
" " " "	1888	....	....
" " " "	1889	....	....
" " " "	1890	....	....
" " " "	1891	....	....
" " " "	1892	....	....
" " " "	1893	....	....
" " " "	1894	....	....
" " " "	1895	4,753 14	....
" " " "	1896	49,909 31	....
" " " "	1897	73,300 41	....
" " " "	1898	64,495 83	....
" " " "	1899	57,607 79	....
" " " "	1900	11,765 70	....
" " " "	1901	12,918 31	....
" " " "	1902	6,000 00	....
" " " "	1903	9,508 72	....
" " " "	1904	7,916 90	....
" " " "	1905	†	....
" " " "	1906	†	....
" " " "	1907	†	....
" " " "	1908	†	....
" " " "	1909	†	....
" " " "	1910	†	....
" " " "	1911	†	....
" " " "	1912	†	....
Total......................................	....	*298,176 11	....

* Compris dans le coût total du fleuve St-Laurent et des canaux, *voir* page 22.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	7,135 63	....	....	....
" " " ..	1883	84,071 68	....	....	....
" " " ..	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " ..	1887	142,563 66	....	....	....
" " " ..	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215,326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	....	....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	....	....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	....	....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906	....	293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907	....	10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908	....	37,334 70	4,244 42	2,953 23
" " " ..	1909	126 45	20,250 61	4,720 09	3,374 82
" " " ..	1910	....	....	4,378 74	2,674 57
" " " ..	1911	....	....	3,942 94	2,075 26
" " " ..	1912	....	14,390 45	4,213 21	3,344 46
Total....................	....	*1,248,946 71	86,354 09	111,676 82	81,422 79

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1912, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Ecluse Sainte-Anne, page 21		$ 1,170,215 63
Canal de Grenville et Carillon, page 9		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 12		382,776 46
Canal Rideau, page 18	$ 4,085,889 21	
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		174,187 74
Total des travaux de la rivière Ottawa (capital)		$ 5,909,272 79
Plus dépenses sur glissoires et estacades avant la confédération	$ 719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" les canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, part ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, voir p. xxxvi, des Comptes pub., bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7,353,407 02
Moins dépensé avant la confédération, tranféré au compte du revenu	$ 320,618 28	
" en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers...	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1912, page 4, moins chèques impayés		$ 6,867,531 46

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	3,911,701 47	....	....	....
Frais du gouv. antérieurement à la confédérat..	.....	153,062 60	....	....	....
" depuis " ..	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " " ..	1869	....	....	19,250 71	13,140 77
" " " ..	1870	....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " " ..	1871	....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " " ..	1872	....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " " ..	1873	....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " " ..	1874	....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " " ..	1875	9,310 85	....	26,553 37	19,699 81
" " " ..	1876	2,163 96	....	26,430 77	14,428 25
" " " ..	1877	214 11	....	25,959 56	14,198 18
" " " ..	1878	....	....	26,651 51	11,034 22
" " " ..	1879	7,703 88	....	26,042 52	7,134 55
" " " ..	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " " ..	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " " ..	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " " ..	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " " ..	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " " ..	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " " ..	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " " ..	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " " ..	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " " ..	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " " ..	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " " ..	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " " ..	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " " ..	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " " ..	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " " ..	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " " ..	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " " ..	1897	....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " " .	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " " ..	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " " ..	1900	....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " " ..	1901	....	....	31,334 40	33,791 17
" " " ..	1902	....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " " ..	1903	....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " " ..	1904	....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " " ..	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " " ..	1906	....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " " ..	1907	....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " " ..	1908	....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
" " " ..	1909	....	19,989 52	44,911 60	53,880 51
" " " ..	1910	....	9,225 73	48,324 13	95,188 97
" " " ..	1911	....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
" " " ..	1912	....	4,358 40	54,156 89	85,912 96
Total	.....	*4,085,889 21	467,527 57	1,424,167 86	1,311,893 97

*Compris dans le coût total des ouvrages de la rivière Ottawa. *Voir* page 17

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputabes sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Frais du gouvernem. depuis la confédération..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	949 35	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	8,145 06	....	....	....
" " " ..	1889	34,018 95	....	....	....
" " " ..	1890	176,568 55	....	....	....
" " " ..	1891	325,336 33	....	....	....
" " " ..	1892	341,474 31	....	....	....
" " " ..	1893	589,801 25	....	....	....
" " " ..	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " " ..	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " " ..	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " " ..	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " " ..	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " " ..	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " " ..	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " " ..	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " " ..	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " " ..	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
" " " ..	1906	120,000 00	....	15,878 11	20,086 15
" " " ..	1907	95,504 63	....	12,290 94	11,520 53
" " " ..	1908	140,433 22	....	20,345 38	23,206 00
" " " ..	1909	42,109 63	11,453 28	15,231 79	16,462 29
" " " ..	1910	46,809 13	147,147 52	18,976 64	20,300 77
" " " ..	1911	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,355 74
" " " ..	1912	18,227 10	29,706 21	27,054 50	28,798 51
Total	...	*4,941,557 07	206,371 20	287,813 28	238,860 67

* Conforme aux comptes publics 1912, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " .	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	....	....	....	....
" " " ..	1889	....	....	....	....
" " " ..	1890	....	....	....	....
" " " ..	1891	....	....	....	....
" " " ..	1892	54,235 76	....	....	....
" " " ..	1893	210,336 24	....	....	....
" " " ..	1894	723,380 95	....	....	....
" " " ..	1895	752,016 53	....	....	....
" " " ..	1896	535,939 07	....	....	....
" " " ..	1897	363,126 06	....	....	....
" " " ..	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " " ..	1899	1,442,824 22	....	....	....
" " "	1900	693,806 24	....	6,711 84	5,000 00
" " " ..	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " " ..	1902	235,021 79	....	22,672 50	2,267 13
" " " ..	1903	248,929 10	....	31,987 06	10,362 23
" " " ..	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " " ..	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " " ..	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " " ..	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " " ..	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
" " " ..	1909	17,795 79	12,363 78	32,324 20	34,802 37
" " " ..	1910	153,022 23	2,299 93	32,851 69	46,287 16
" " " ..	1911	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
" " " ..	1912	286,787 88	14,375 47	36,871 50	38,554 54
Total....................	......	*7,515,623 18	102,663 96	345,294 11	309,640 13

* Inclus dans le total des travaux du fleuve St-Laurent et des canaux, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL ET ECLUSE STE-ANNE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la conféd..	. .	134,456 51	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	778 16	432 47
" " " ..	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " ..	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
" " "	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
" " " ..	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
" " " ..	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" " " ..	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" " " ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" " " ..	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" " " ..	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " ..	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
" " " ..	1900	....	....	1,840 51	2,679 21
" " " ..	1901	....	....	1,895 89	3,999 02
" " " ..	1902	....	....	1,994 52	3,015 97
" " " ..	1903	....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" " " ..	1904	....	....	2,292 94	2,244 13
" " " ..	1905	....	....	2,151 01	6,091 44
" " " ..	1906	....	....	2,259 16	2,294 86
" " " ..	1907	....	2,449 96	1,595 62	901 47
" " " ..	1908	....	2,501 42	2,248 29	1,693 63
" " " ..	1909	....	199 67	2,292 19	4,290 57
" " " ..	1910	....	2,339 76	2,267 60	2,446 28
" " " ..	1911	....	2,880 93	2,315 34	2,628 91
" " " ..	1912	....	....	2,770 51	2,738 40
Total..........................	....	*1,170,215 63	69,621 46	97,793 24	120,437 06

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa *voir* page 17.

Construction primitive....................................	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris la nouvelle écluse..............	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,
Comptable,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août, 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDRAULIQUES, ETC.

——	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.				Imputable sur le revenu.
		Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération					18,442 85	98,378 46
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868					
" "	1869					
" "	1870					
" "	1871					
" "	1872					
" "	1873				33,241 69	
" "	1874				26,541 30	
" "	1875				20,611 36	
" "	1876				50,215 47	
" "	1877				47,377 31	
" "	1878				5,570 46	
" "	1879				9,265 77	
" "	1880				9,214 56	
" "	1881				6,927 96	
" "	1882		6,933 45	22,000 00	28,933 45	
" "	1883		3,574 31	41,300 00	44,874 31	
" "	1884		15,546 03	74,300 00	89,846 03	
" "	1885		13,710 17	101,400 00	115,110 17	
" "	1886		16,251 73	99,800 00	116,051 73	
" "	1887		20,037 31	54,400 00	74,437 31	
" "	1888		16,082 85	40,400 00	56,482 85	
" "	1889		1,293 92	17,200 00	18,493 92	
" "	1890		18,279 91	5,700 00	23,979 91	
" "	1891		35,137 25		35,137 25	
" "	1892		59,779 31		59,779 31	
" "	1893		52,643 39		52,643 39	
" "	1894		13,721 66		13,721 66	
" "	1895		1,223 72	181,552 03	182,775 75	
" "	1896		7,457 05		7,457 05	
" "	1897		12,347 31		12,347 31	
" "	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	
" "	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	
" "	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	
" "	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	
" "	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	
" "	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	
" "	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	
" "	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	
" "	1906	83,028 98		26,506 26	109,535 24	
" "	1907	61,528 34		13,350 00	74,878 34	
" "	1908	40,500 00		12,976 77	53,476 77	
" "	1909	42,770 45		25,378 21	68,148 66	
" "	1910	34,389 32		2,057 86	36,447 18	13,694 97
" "	1911					16,224 68
" "	1912					
Total	....	1,718,778 83	483,830 20	1,039,895 65	3,469,913 41*	128,298 11

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, ETC.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus	$ 3,469,913 41
Canal Beauharnois, *voir* page 8	1,636,690 26
Canal Cornwall " 11	7,242,804 21
Canal Williamsburg " 28 et 29	10,488,811 69
Lac Saint-Louis " 15	298,176 11
Canal Soulanges " 20	7,515,623 18
Canal Lachine, depuis avant la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 13.	2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 14	75,906 71
Conforme au bilan des Comptes publics, 1912, page 4	$ 33,678,029 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août, 1912.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE DE SAINT-OURS.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	......	121,537 65	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " "	1869	....	....	1,755 15	1,399 18
" " "	1870	....	....	1,458 09	1,006 22
" " "	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " "	1872	....	....	1,565 80	1 263 19
" " "	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " "	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " "	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " "	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " "	1877	....	....	1,533 40	750 80
" " "	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " "	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " "	1880	....	....	1,614 01	705 54
" " "	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " "	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" " "	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " "	1884	....	5,279 87	2,315 37	1,494 99
" " "	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " "	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " "	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" " "	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " "	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " "	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " "	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " "	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " "	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" " "	1894	....	....	2,216 68	924 55
" " "	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " "	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" " "	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " "	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " "	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
" " "	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" " "	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" " "	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" " "	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" " "	1904	....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" " "	1905	....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" " "	1906	....	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" " "	1907	....	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" " "	1908	....	3,338 79	2,894 76	2,121 43
" " "	1909	....	....	2,994 78	3,693 19
" " "	1910	....	1,925 08	4,137 64	1,752 66
" " "	1911	....	1,200 23	3,527 69	2,353 81
" " "	1912	4,306 28	3,998 58	3,584 10	2,259 46
Total ...	.....	*125,843 93	169,985 80	97,709 93	84,333 96

* Compris dans le coût total du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 10.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédérat.	.....	156,523 32	....	....	....
" depuis " ..	1868	21,519 72	....	....	....
" " " ..	1869	70,719 80	....	....	....
" " " ..	1870	....	46,193 57	....	....
" " " ..	1871	....	....	225 36	555 78
" " " ..	1872	....	....	280 00	6,122 07
" " " ..	1873	....	....	343 32	6,539 58
" " " ..	1874	....	....	725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97	....	560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00	....	641 55	....
" " " ..	1877	63,330 18	....	600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51	....	600 00	....
" " " ..	1879	107,337 75	....	631 50	....
" " " ..	1880	80,120 54	....	400 00	....
" " " ..	1881	69,434 76	....	959 58	....
" " " ..	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" " " ..	1883	....	....	2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" " " ..	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" " " ..	1890	....	....	3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " " ..	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2.499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " ..	1897	....	....	2,728 38	1 20
" " " ..	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" " " ..	1899	....	....	2,819 86	.456 61
" " " ..	1900	....	....	2,833 24	1,483 30
" " " ..	1901	....	2,311 26	2,730 44	841 63
" " " ..	1902	....	10,014 43	2,939 81	274 44
" " " ..	1903	....	....	2,836 49	764 11
" " " ..	1904	....	....	3,126 94	122 45
" " " ..	1905	....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" " " ..	1906	....	....	3,239 19	253 65
" " " ..	1907	....	....	2,468 78	246 87
" " " ..	1908	....	....	3.371 13	942 64
" " " ..	1909	....	....	3,282 22	532 78
" " " ..	1910	....	....	3,449 43	238 14
" " " ..	1911	....	....	4,180 96	473 44
" " " ..	1912	....	5,208 18	4,768 20	361 49
		648,755 64	....	....	....
MOINS—Remboursements de 1897-8.......	.....	208 50	....	....	....
Total	....	*648,547 14	156,342 68	96,407 72	34,278 18

* Dépenses telles que ci-dessus ....$ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération.... .... 156,523 32

Conforme aux comptes publics, 1912, page 4....... $ 492,023 82

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er août 1912.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. depuis la confédération..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	748 65	....	....
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1801	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
" " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	....	*	*
" " " ..	1901	....	....	*	*
" " " ..	1902	....	....	*	*
" " " ..	1903	....	....	*	*
" " " ..	1904	....	....	*	*
" " " ..	1905	....	....	*	*
" " " ..	1906	....	....	*	*
" " " ..	1907	....	....	*	*
" " " ..	1908	....	....	*	*
" " " ..	1909	....	....	*	*
" " " ..	1910	....	....	*	*
" " " ..	1911	....	....	*	*
" " " ..	1912	....	....	*	*
Total........	......	†489,599 23	748 65	*	*

* Compris dans le canal Rideau depuis 1890.
† Conforme aux Comptes publics, 1912, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE TRENTE.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération.	....	309,371 31	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " " ..	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " " ..	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " " ..	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " " ..	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
" " " ..	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
" " " ..	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
" " " ..	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
" " " ..	1909	1,099,836 38	80,517 65	32,028 57	44,849 83
" " " ..	1910	1,000,000 00	59,483 51	36,800 42	54,206 13
" " " ..	1911	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
" " " ..	1912	1,746,095 48	97,254 20	44,811 08	50,175 72
Total	.... *	11,302,045 89	755,045 10	327,506 45	477,755 63

* Dépense totale sur compte du capital comme ci-dessus.................. $11,302,045 89

MOINS—dépenses antérieures à la confédération................$ 309,371 31
" Année 1880.... .... 561 50

309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics 1912, page 4... .... $10,992,113 08

W. C. LITTLE,
Comptable

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial....................	....	222,220 00	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	7,416,019 83	....	....	....
" depuis " ..	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
" " " ..	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
" " " ..	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " " ..	1871	....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " " ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " " ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " " ..	1874	746,420 61	....	50,966 48	103,666 99
" " " ..	1875	1,047,119 91	....	52,595 00	88,539 99
" " " ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " " ..	1877	2,199,962 61	....	59,963 47	49,783 93
" " " ..	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
" " " ..	1879	1,552,697 41	....	59,942 23	56,755 57
" " " ..	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " " ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " " ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " " ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " " ..	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " " ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " " ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " " ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " " ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " " ..	1889	225,910 21	45,803 80	113,587 05	77,547 77
" " " .	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " " ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " " ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " " ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " " ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " " ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " " ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " " ..	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " " ..	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " " ..	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " " ..	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " " ..	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " " ..	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " " ..	1903	315,819 49	94,127 21	90,684 05	72,004 59
" " " ..	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " " ..	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " " ..	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " " ..	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " " ..	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
" " " ..	1909	255,986 16	129,489 99	115,934 78	88,409 53
" " " ..	1910	168,247 17	75,233 28	136,783 47	77,723 23
" " " ..	1911	236,429 80	28,688 57	128,000 33	92,739 05
" " " ..	1912	159,946 87	28,238 13	149,848 27	105,056 89
Total........................	...*	28,903,239 86	1,315,210 53	3,879,087 81	3,227,010 59

* Dépense totale comme ci-dessus..............................	$	28,903,239 86
Moins dépensé par le gouvernement impérial....................		222,220 00
Conforme au bilan des Comptes publics, 1912, page 4...........	$	28,681,019 86
Premiers frais de constr., y compris ceux du premier agrandiss.	$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland.............		21,209,415 83
Dépense totale comme ci-dessus................................		28,903,239 86

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE WILLIAMSBURG

—	Clôture de l'année.	Capital. Pointe-Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération étant le montant de la construction primitive					1,320,655 54			
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 68	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
" " "	1896	4,080 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897		262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06		10,708 66	8,03 84

" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,090 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	8,209 63 308,556 26	5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906	....	140,920 65	....	140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907	....	45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908	....	100,312 81	....	100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
" " "	1909	....	11,987 59	....	11,987 59	3,744 50	22,638 02	23,454 80
" " "	1910	....	....	....	....	....	20,682 88	29,645 76
" " "	1911	....	....	....	....	2,622 39	21,893 61	21,681 75
" " "	1912	....	....	....	3,200 00	43,965 21	25,753 98	26,875 25
Total	.....	877,090 57	6,118,927 32	2,158,242 00	*10,488,811 69	158,337 14	488,000 59	472,819 80

* Construction originale.................. $ 1,320,655 54
Coût de l'agrandissement.................. 9,168,156 15

Total.............................. $10,488,811 69
Compris dans le total de la rivière St-Laurent et canaux, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 1er août 1912.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions et agrandissement des canaux, jusqu'au 31 mars 1912.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,214 66	79,255 76	716,470 42
Cornwall	1,945,624* 73	5,297,179 48	7,242,804 21
Culbute	382,776 46	....	382,776 46
Lachine	2,589,532 85	10,352,146 14	12,941,678 99
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Sault-Sainte-Marie	4,941,557 07	....	4,941,557 07
Soulanges	7,515,623 18	....	7,515,623 18
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	4,306 28	125,843 93
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	11,302,045 89	....	11,302,045 89
Welland	7,693,824 03	21,209,415 83	28,903,239 86
Williamsbourg — Pointe-Farran	....	877,090 57	10,488,811 69
Williamsbourg — Galops	....	6,118,927 32	
Williamsbourg — Rapide Plat	....	2,158,242 00	
Williamsbourg — Williamsbourg	1,320,655 54	13,896 26	
Total	46,776,017 61	55,090,811 46	101,866,829 07

* Non compris les constructions effectuées par le gouvernement impérial ; les archives concernant ces dépenses ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852 où elles étaient conservées.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1912.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du governement antérieurement à la confédération, y compris les frais du gouvernement impérial.	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	....	....
Dépenses du gouvernement depuis la confédération....	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" " ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" " .	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" " ..	1871	....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" " ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" " ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" " ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" " ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" " ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" " .	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" " ..	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" " ..	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" " ..	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " ..	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" " ..	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
Total............	......	101,866,829 07	6,993,163 13	12,792,515 63	10,516,143 21	14,641,607 11

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

COMPTE DES RECETTES POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1912.

Revenu des canaux. Quaiage, emmagasinage et droits.	Revenu des canaux. Recettes sur les élévateurs.	Revenu des canaux. Revenu total des canaux.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.	Division de perception, 1911-12.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
					Canal Welland	......	......	......	238,915 40
12 30	......	12 30	6,320 55	6,332 85	Port-Colborne	12 30	6,320 55	6,332 85	3,184 46
293 44	......	293 44	40,421 93	40,715 37	Port-Dalhousie	293 44	40,421 93	40,715 37	2,614 67
......	46,590 72	46,590 72	......	46,590 72	Elévateur de Port-Colborne	46,590 72	......	46,590 72	23,615 46
305 74	46,590 72	46,896 46	46,742 48	93,638 94	Totaux	46,896 46	46,742 48	93,638 94	268,329 99
					Canaux du St-Laurent	......	......	......	484,663 28
......	......	......	14,665 69	14,665 69	Beauharnois	......	14,665 69	14,665 69	......
691 48	......	691 48	5,864 50	6,555 98	Cornwall	691 48	5,864 50	6,555 96	1,960 85
70 00	......	70 00	2,310 00	2,380 00	Cardinal	70 00	2,310 00	2,380 00	813 10
908 80	......	908 80	......	908 80	Lachine	908 80	......	908 80	2,629 53
12,395 25	......	12,395 25	116,438 51	128,833 76	Montréal	12,395 25	116,438 51	128,833 76	13,243 11
10 00	......	10 00	3,117 00	3,127 00	Coteau-Landing (Soulanges)	10 00	3,117 00	3,127 00	1,834 83
......	......	......	......	......	Kingston	......	......	......	722 20
14,075 53	......	14,075 53	142,395 70	156,471 23	Totaux	14,075 53	142,395 70	156,471 23	505,866 40
					Canal Chambly	......	......	......	71,503 33
4 00	......	4 00	50 00	54 00	Chambly	4 00	50 00	54 00	1,534 05
......	......	......	38 00	38 00	Saint-Jean	......	38 00	38 00	1,815 98
......	......	......	......	......	Saint-Ours	......	......	......	756 10
4 00	......	4 00	88 00	92 00	Totaux	4 00	88 00	92 00	75,609 46
					Canaux de l'Ottawa	......	......	......	42,536 70
......	......	......	5 00	5 00	Grenville	......	5 00	5 00	679 50
......	......	......	184 00	184 00	Carillon	......	184 00	184 00	723 02
......	......	......	30 00	30 00	Ecluse de Sainte-Anne	......	30 00	30 00	966 00
......	......	......	219 00	219 00	Totaux	......	219 00	219 00	44,905 22

					Canal Rideau				144,423 15
467 22		467 22	3,190 05	3,657 27	Ottawa	467 22	3,190 05	3,657 27	1,754 81
50 00		50 00	323 00	373 00	Kingston Mills	50 00	323 00	373 00	545 90
55 00		55 00	80 70	135 70	Smith's Falls	55 00	80 70	135 70	560 85
572 22		572 22	3,593 75	4,165 97	Totaux	572 22	3,593 75	4,165 97	147,284 71
			32 00	32 00	*Canal St-Pierre*		32 00	32 00	5,330 11
					Canal Murray—				
			5 00	5 00	Brighton		5 00	5 00	8,032 87
					Canal de la Trent				94,986 80
					Bobcaygeon				99 96
					Rosedale				101 75
					Gamebridge				50 00
94 50		94 50	8,405 84	8,500 34	Peterborough	94 50	8,405 84	8,500 34	220 00
					Young's Point				150 75
94 50		94 50	8,405 84	8,500 34	Totaux	94 50	8,405 84	8,500 34	95,609 26
485 00		485 00	505 00	990 00	*Canal de Saut-Ste-Marie*	485 00	505 00	990 00	57,776 76
15,536 99	46,590 72	62,127 71	201,986 77	264,114 48	Totaux	62,127 71	201,986 77	264,114 48	1,208,744 78
					Dragueurs				17,968 28
					Dépt des impres. et de la papeterie publiques				774 40
					Général				25,171 21
					Grands totaux	62.127 71	201,986 77	264,114 48	1,251,658 70
					Moins—Remboursement			397 73	
					Revenu net			263,716 75	

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

LOCATAIRES DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er avril 1911.	Echu pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1912.	Total.	Canaux.	Diminution.	Déposé au crédit du receveur général.	Payé aux percepteurs.	Balances dues au 31 mars 1912.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
48,821 45	82,077 31	130,898 76	Canal Welland	885 00	46,742 48	46,742 48	83,226 28	130,898 76
4,178 17	3,435 00	7,613 17	Canal Williamsburg	....	2,310 00	2,310 00	5,303 17	7,613 17
3,058 12	7,605 50	10,663 62	Canal Cornwall	....	5,864 50	5,864 50	4,799 12	10,663 62
7,057 34	14,864 54	21,921 88	Canal Beauharnois	....	14,665 69	14,665 69	7,256 19	21,921 88
42,569 25	115,332 61	157,901 86	Canal Lachine	4,360 34	116,438 51	116,438 51	37,148 01	157,901 86
885 84	138 00	1,023 84	Canal Chambly	50 00	88 00	88 00	885 84	1,023 84
5,702 70	4,221 00	9,923 70	Canal Rideau	....	3,593 75	3,593 75	6,329 95	9,923 70
763 45	9,028 94	9,792 39	Canal de la Trent	18 75	8,405 84	8,405 84	1,367 80	9,792 39
70 00	515 00	585 00	Canal du Sault Sainte-Marie	....	505 00	505 00	80 00	585 00
27,545 65	595 00	28,140 65	Canal de Carillon et Grenville	46 57	189 00	189 00	27,905 08	28,140 65
....	3,117 00	3,117 00	Canaux de Soulanges	....	3,117 00	3,117 00	....	3,117 00
9 00	69 00	78 00	Canaux divers	....	67 00	67 00	11 00	78 00
140,660 97	240,998 90	381,659 87	Totaux	5,360 66	201,986 77	201,986 77	174,312 44	381,659 87

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

RÉCAPITULATION—ÉTAT DES FRAIS SUR LES CANAUX JUSQU'AU 31 MARS 1912.

Canal.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	340,192 61	683,765 84	500,290 21	5,706,341 62
Chambly	716,470 42	723,610 78	807,091 16	743,081 41	2,990,253 77
Cornwall	7,242,804 21	488,662 62	1,223,207 95	765,717 98	9,720,392 76
Ecluse de la Culbute	382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	462,243 46
Lachine	12,941,678 99	1,368,025 41	2,261,910 50	1,615,873 45	18,187,488 35
Lac Saint-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,950 39
Lac Saint-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	86,354 09	111,676 82	81,422 79	1,528,400 41
Rideau	4,085,889 21	467,527 57	1,424,167 86	1,311,893 97	7,289,478 61
Sault-Ste-Marie	4,941,5[illegible]7 07	266,371 20	287,813 28	238,860 67	5,734,602 22
Soulanges	7,515,623 18	102,663 96	345,294 11	309,640 13	8,273,221 38
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63	69,621 46	97,793 24	120,437 06	1,458,067 39
Fleuve St-Laurent et canaux.	3,469,913 41	128,298 11	....	....	3,598,211 52
Ecluse de St-Ours	125,843 93	169,985 80	97,709 93	84,333 96	477,873 62
St-Pierre	648,547 14	156,342 68	96,407 72	34,278 18	9[illegible]5,575 72
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	11,302,045 89	755,045 10	327,506 45	477,755 63	12,862,353 07
Welland	28,903,239 86	1,315,210 53	3,879,087 81	3,227,010 59	37,324,548 79
Williamsbourg	10,488,811 69	158 337 14	488,000 59	472,819 80	11,607,969 22
	101,866,829 07	6,993,163 13	12,792,515 63	10,516,143 21	132,168,651 04
Frais sur canaux en général	....	....	....	....	2,286,429 12
Frais généraux sur canaux	....	....	....	....	134,455,080 16

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

———	Année.	Capital.	Dépenses du revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889	9,847 27	
" " "	1890	381,942 75	
" " "	1891	196,869 36	
" " "	1892	26,129 89	
" " "	1893	2,190 62	
" " "	1894	1,675 36	
" " "	1895	570 55	
" " "	1896		
" " "	1897	41,457 29	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		8,381 82
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
" " "	1912		
Total		*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER DU CANADA-EST.

—	Année.	Capital.
		$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	800,000 00
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	19,000 00
" " "	1909	....
" " "	1910	....
" " "	1911	....
" " "	1912	....
Total	.....	* 819,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

——	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération...	......	....	....	....
" depuis " ...	1868	....	....	....
" " " ...	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " " ...	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
" " " ...	1906	....	....	....
" " " ...	1907	....	....	....
" " " ...	1908	600 00	....	....
" " " ...	1909	937 77	....	....
" " " ...	1910	....	....	....
" " " ...	1911	2,918 35	....	....
" " " ...	1912	....	....	....
Total..........	...	*62,789,776 09	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1911-1912, page 8.

(1)	Comprenant..................	$ 2,210,000 00	à compte de Subside.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état page 56 pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
Comptable

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON

—	Années.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du governement antérieurement à la confédération	....	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	76,501 89	....
" " "	1888	689,450 50	....
" " "	1889	1,083,276 60	....
" " "	1890	1,170,523 62	....
" " "	1891	521,441 62	....
" " "	1892	99,936 96	....
" " "	1893	59,982 74	....
" " "	1894	158,770 61	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	405 00	....
" " "	1898	389 60	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
" " "	1909	....	....
" " "	1910	....	....
" " "	1911	....	....
" " "	1912	....	....
Total	......	$3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 45.
Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

———	Années.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886	85,610 69	
" " "	1887	2,299 62	
" " "	1888	500 17	
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
" " "	1912		
Total		88,410 48	
* Moins somme reçue de la ville de St-Jean, N.-B.		40,000 00	
		48,410 48	

* Victoria, chap. 6, a cédé l'embranchement de Carleton à la cité de St-Jean N.-B. pour la somme de $40,000, payée en mars 1893, au Receveur général.

W. C. LITTLE.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

——	Années.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération	...	.....	.....
" depuis "	1868	.....	.....
" " "	1869	.....	.....
" " "	1870	.....	.....
" " "	1871	.....	.....
" " "	1872	.....	.....
" " "	1873	.....	.....
" " "	1874	.....	.....
" " "	1875	.....	.....
" " "	1876	.....	.....
" " "	1877	.....	.....
" " "	1878	.....	.....
" " "	1879	.....	.....
" " "	1880	.....	.....
" " "	1881	.....	.....
" " "	1882	.....	.....
" " "	1883	.....	.....
" " "	1884	.....	.....
" " "	1885	.....	.....
" " "	1886	.....	.....
" " "	1887	.....	.....
" " "	1888	.....	.....
" " "	1889	.....	.....
" " "	1890	.....	.....
" " "	1891	.....	.....
" " "	1892	.....	.....
" " "	1893	.....	.....
" " "	1894	.....	.....
" " "	1895	.....	.....
" " "	1896	.....	.....
" " "	1897	.....	.....
" " "	1898	.....	.....
" " "	1899	.....	.....
" " "	1900	1,459,000 00	.....
" " "	1901	.....	.....
" " "	1902	5,000 00	.....
" " "	1903	.....	.....
" " "	1904	.....	.....
" " "	1905	.....	.....
" " "	1906	.....	.....
" " "	1907	.....	.....
" " "	1908	.....	.....
" " "	1909	.....	.....
" " "	1910	.....	.....
" " "	1911	.....	.....
	1912	.....	.....
Total	.....	*1464,000 00	.....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

LIGNE EST PROLONGÉE.

——	Années.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la confédération.	......	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	....	*	†
" " "	1893	....	*	†
" " "	1894	....	*	†
" " "	1895	....	*	†
" " "	1896	....	*	†
" " "	1897	....	*	†
" " "	1898	....	*	†
" " "	1899	....	*	†
" " "	1900	....	*	†
" " "	1901	....	*	†
" " "	1902	....	*	†
" " "	1903	....	*	†
" " "	1904	....	*	†
" " "	1905	....	*	†
" " "	1906	....	*	†
" " "	1907	....	*	†
" " "	1908	....	*	†
" " "	1909	....	*	†
" " "	1910	....	*	†
" " "	1911	....	*	†
" " "	1912	....	*	†
Total	....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans frais du ch. de fer Intercolonial. † Compris dans les recettes du ch. de fer Intercolonial.
‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

—	Années.	Capital.
		$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la confédération	....	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	....
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	....
" " "	1909	92,427 83
" " "	1910	53,042 63
" " "	1911	184,149 81
" " "	1912	159,632 00
Total	....	489,252 27

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

—	Années.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'emb. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer d'embranc. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération	......	10,766,725 54	....	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,916,782 13	....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	....	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,201,450 37	....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	....	1,532,589 62	861,593 43
" " "	1876	1,108,321 59	....	1,277,197 79	848,861 46
" " "	1877	1,318,352 19	....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,428 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	....	5,596,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	†1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " "	1906	‡3,765,170 90	....	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " "	1908	4,363,494 01	....	9,195,347 64	9,229,989 21
" " "	1909	3,867,232 16	....	9,364,256 10	8,583,100 79
" " "	1910	1,278,409 45	....	8,668,620 23	9,328,888 97
" " "	1911	762,869 06	....	9,613,774 77	9,911,974 83
" " "	1912	1,710,448 56	....	10,624,889 89	10,666,962 44
Total	......	*85,292,536 15	280,000 00	168,036,428 39	160,639,911 10

* Y compris $296,872.90 payé aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'Amérique du Nord, et imputé sur le "fonds consolidé".

† Dépenses pour l'année	$1,894,856 90
Moins remises des années précédentes	14,000 30
	$1,880,856 60
‡ Dépenses pour l'année	$3,760,942 95
Ajoutez chèque de 1901-2 payé pendant l'exercice 1905-6	4,227 95
	$3,765,170 90

Voir suite page 45.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 44		†$85,292,536 15	
Moins les sommes transférées du capital au fonds consolidé comme suit :—			
Chemin de fer European and North American depuis 1868 à 1873	$ 88,363 18		
Ch. de fer de Nouvelle-Ecosse depuis 1868 à 1873	208,509 72		
		$296,872 90	
			$ 84,995,663 25
Plus :—			
Chemin de fer du Canada Est page 37			819,000 00
" " du Cap-Breton, page 39			3,860,679 14
" " du comté de Drummond, page 41			1,464,000 00
" " de prolongement est, page 42			1,324,042 81
" " de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 46			333,942 72
" " d'Oxford et New-Glasgow, page 48			1,949,063 21
Coût total en capital du réseau du chemin de fer Intercolonial			*$ 94,746,391 13

* Conforme, moins les chèques en suspens, avec les Comptes publics, 1911-1912, page 4.

† Comprend $220.48, montant d'un jugement rendu par la cour d'échiquier en 1907 contre le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er août, 1912.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

	Années.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..		
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885	49,587 45	
" " "	1886	135,214 38	
" " "	1887	24,157 32	
" " "	1888	397 35	
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891	124,568 23	
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894	17 99	
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
" " "	1912		
Total		*333,942 72	

* Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA 1er août 1912.

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL.

—	Années.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	.....
" depuis "	1868	.....
" " "	1869	.....
" " "	1870	.....
" " "	1871	.....
" " "	1872	.....
" " "	1873	.....
" " "	1874	.....
" " "	1875	.....
" " "	1876	.....
" " "	1877	.....
" " "	1878	.....
" " "	1879	.....
" " "	1880	.....
" " "	1881	.....
" " "	1882	.....
" " "	1883	.....
" " "	1884	.....
" " "	1885	.....
" " "	1886	.....
" " "	1887	.....
" " "	1888	.....
" " "	1889	.....
" " "	1890	.....
" " "	1891	.....
" " "	1892	.....
" " "	1893	.....
" " "	1894	.....
" " "	1895	.....
" " "	1896	.....
" " "	1897	.....
" " "	1898	.....
" " "	1899	.....
" " "	1900	.....
" " "	1901	.....
" " "	1902	.....
" " "	1903	.....
" " "	1904	6,249 40
" " "	1905	778,491 28
" " "	1906	1,841,269 95
" " "	1907	5,537,867 50
" " "	1908	18,910 449 41
" " "	1909	24,892,422 68
" " "	1910	19,968,126 86
" " "	1911	23,488,208 40
" " "	1912	21,110,683 05
Total	.....*	116,533,768 53

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1911-1912, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888	280,932 35	
" " "	1889	840,553 57	
" " "	1890	434,074 60	
" " "	1891	220,886 39	
" " "	1892	48,745 23	
" " "	1893	7,922 80	
" " "	1894	112,382 75	
" " "	1895	*	
" " "	1896	*	
" " "	1897	3,565 52	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907	*	
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
" " "	1912		
Total		‡ 1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45. A ajouter $220.48 montant du jugement de la cour de l'échiquier payé en 1907 et compris dans le chemin de fer Intercolonial.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

———	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la confédération	......	3,114,735 11	....	....
" depuis " ...	1874	....	750 00	....
" " " ...	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " " ...	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " " ...	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " " ..	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " " ...	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " " ...	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " " ...	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " " ...	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " " ...	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " " ...	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " " ...	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " " ...	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " " ...	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " " ...	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " " ...	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " " ...	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " " ...	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " " ..	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " " ...	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " " ...	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " " ...	1895	....	232,905 19	149,654 78
" " " ...	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " " ..	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " " ...	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " " ...	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " " ...	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " " ...	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " " ...	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " " ...	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " " ...	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " " ..	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " " ...	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " " ..	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " " ...	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
" " " ...	1909	561,206 90	400,330 41	311,319 63
" " " ...	1910	206,396 97	427,283 73	319,074 74
" " " ...	1911	94,320 56	424,104 00	337,419 55
" " " ...	1912	128,011 91	449,962 91	367,203 39
Total...........................	.....	*8,687,793 03	9,951,368 20	6,942,902 53

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1911-1912, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

PONT DE QUEBEC.

—	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		422,867 12
" " "	1910		111,788 02
" " "	1911	227,563 40	
" " "	1912	603,293 07	
Total		830,856 47	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co., 1910			100,000 00
Total		830,856 47	434,655 14

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

OUVRAGES DU TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

———	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération	......	...
" depuis "	1868	...
" " "	1869	...
" " "	1870	...
" " "	1871	...
" " "	1872	...
" " "	1873	...
" " "	1874	...
" " "	1875	...
" " "	1876	...
" " "	1877	...
" " "	1878	...
" " "	1879	...
" " "	1880	...
" " "	1881	...
" " "	1882	...
" " "	1883	...
" " "	1884	...
" " "	1885	...
" " "	1886	...
" " "	1887	...
" " "	1888	...
" " "	1889	...
" " "	1890	...
" " "	1891	...
" " "	1892	...
" " "	1893	...
" " "	1894	...
" " "	1895	...
" " "	1896	...
" " "	1897	...
" " "	1898	...
" " "	1899	...
" " "	1900	...
" " "	1901	...
" " "	1902	283,323 55
" " "	1903	...
" " "	1904	...
" " "	1905	...
" " "	1906	...
" " "	1907	...
" " "	1908	...
" " "	1909	...
" " "	1910	...
" " "	1911	...
" " "	1912	...
Total	......	*283,323 55

* Compris dans le bilan des Comptes publics, 1902-1903, page 6.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer—y compris la reconstruction du pont de Québec.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	84,995,663 25	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	
Prolongement Est	1,324,042 81	
Comté de Drummond	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe	333,942 72	
Canada-Est	819,000 00	
Total		94,746,391 13
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ile-du-Prince-Edouard		8,687,793 03
Pacifique-Canadien		62,789,776 09
Annapolis et Digby		660,683 09
Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine-Teslin)		283,323 55
Wagon du Gouverneur général		116,533,768 53
National Transcontinental		56,538 82
Chemin de fer de la Baie d'Hudson		489,252 27
Reconstruction du pont de Québec		830,856 47
Total		285,126,793 46
Mémoire re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		285,126,793 46
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état page 45		296,872 90
Conforme au coût total de la construction, d'après l'état, page 53		285,423,666 36

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la confédérat...	.....	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 69
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707 619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
" " "	1909	29,414,227 34	9,764,586 51	8,894,4 0 42
" " "	1910	21,505,975 91	9,095,903 96	9,647,963 71
" " "	1911	24,760,029 58	10,037,878 77	10,249,394 38
" " "	1912	23,712,098 59	11,074,852 80	11,034,165 83
Total	....	*285,463,666 36	179,762,786 92	168,440,753 06

* Montant total payé sur la construction....................................	$285,463,666 36
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton....................................	40,000 00
Coût total de la construction....................................	†$285,423,666 36

† Conforme au montant dépensé sur le compte du capital sur les chemins de fer, *voir* page 52.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ÉTAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Exercice.	Inputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.			Imputable sur le revenu.			Total, dépense annuelle.
	Canaux.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868.				6,305 66	12,000 00		2,416 66	20,722 32
1869.				8,367 52	12,000 00		1,000 00	21,367 52
1870.				7,853 03	18,698 89		7,679 78	34,231 70
1871				34,773 72	12,018 98			46,792 70
1872.				20,049 50	12,208 76			32,258 26
1873.				36,891 74	12,099 44		6,889 20	55,880 38
1874.				40,098 84	12,959 25		5,428 98	58,487 07
1875.				35,579 24	12,047 43		5,620 17	53,246 84
1876.				42,920 10	86 08		5,690 28	48,696 46
1877.					51 87	43,639 97		43,691 84
1878.		1,860 00			556 00		34,388 59	36,804 59
1879.								
1880.		2,561 55			323 16			2,884 71
1881.		2,338 41			5,535 22			7,873 63
1882.					9,826 23			9,826 23
1883.		11,781 27			6,978 54			18,759 81
1884.		7,486 62	62,256 58		8,305 41			78,048 61
1885.		16,725 47	11,003 38		1,210 61			28,939 46
1886.		20,323 62	10,383 59		776 30			31,483 51
1887.		23,512 00	23,545 34		649 04			47,706 38
1888.		34,533 07	22,898 90		5,799 83			63,231 80
1889.		10.091 87	16,552 64		5,207 64			31,852 15
1890.		16,426 69	50,909 74		49,550 21			116,886 64
1891.		16,925 31	16,314 41		56,922 05			90,161 77
1892		6,540 49	19,062 51		65,074 07			90,677 07
1893.		8,498 41	4,313 73	28,640 93	63,965 54			105,418 61
1894.		2.883 11	4,855 11	15,746 31	60,265 22			83,749 75
1895.		4,132 28	13,221 27	19,304 87	60,769 56			97,427 98
1896.		10,893 40	6,562 20	25,194 21	70,340 22			112,990 03
1897.		2,937 47	5,118 99	25,142 90	62,777 12		597 39	96,573 87
1898.		1,719 69	8,327 96	28,042 10	56,284 42	1,400 00		95,774 17
1899.		1,318 79	67,005 86	22,085 19	66,850 29			157,260 13
1900.		11,873 35	33,496 99	22,802 18	58,836 57			127,009 09
1901.		12,267 99	28,658 78	33,986 68	61,938 61			136,852 06
1902.		3,658 23	21,752 58	34,138 50	65,770 65			125,319 96
1903.		2,491 84	15,570 43	35.398 00	63,175 19			116,635 46
1904.		3,730 79	85,353 17	36,262 32	66,067 30			191,413 58
1905.		1,498 14	97,507 00	38,660 52	64,515 07			202,180 73
1906.		9,160 44	99,018 80	37,484 64	62,171 45			207,835 33
1907.		9,687 55	92,115 62	34,183 75	66,251 27			202,238 19
1908.	14,999 70	24,760 08	178,266 39	45,115 99	105,518 99			368,661 15
1909.	5,034 00	28,819 54	181,615 90	20,912 04	106, 065 87			342,447 35
1910.		29,421 06	200,329 52	4,706 79	111,755 68			346,213 05
1911.		54,734 48	218,178 85	2,369 52	103,398 27	1,000 00		379,681 12
1912.	5,999 20	57,151 70	257,670 45	2,922 06	110,049 21	3,950 00		437,742 62
	26,032 90	452,744 71	1,851,866 69	745,938 85	1,807,651 51	49,989 97	69,711 05	5,003,935 68

N. B.—La dépense du Pont de Québec comprise dans les dépenses (revenu des chemins de fer) en 1909-1910, a été déduite de chacune de ces années, pour former un compte séparé sous le titre de "PONT DE QUÉBEC."

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 31 MARS 1912.

DÉPENSES.

Imputable sur le compte du capital—			
Chemins de fer, *voir* page 52		$ 285,126,793 46	
Canaux " " 31 et 54		101,892,861 97	
			$ 387,019,655 43
Imputable sur le fonds consolidé—			
* Subvention aux chemins de fer, d'après l'état n° 3, page 56 à 65		$ 43,594,408 57	
Compte des recettes—			
Chemin de fer Intercolonial *voir* page 44	$ 280,000 00		
Somme transférée du capital " 45	296,872 90		
Chemin de fer " 54	1,851,866 69		
Canaux " 31	6,993,163 13		
" " 54	452,744 71		
En général, chem. de fer et canaux " 54	745,938 85		
Pont de Québec " 50	434,655 14		
		11,055,241 42	
Compte des recettes—			
Canaux—Frais d'exploitat. et personn., *voir* page 31	$ 12,792,515 63		
Canaux—Réparations, *voir* page 31	10,516,143 21		
" " " 54	1,807,651 51		
Ch. de fer—Frais d'exploitation *voir* page 53	179,762,786 92		
" " " 54	49,989 97		
En Général—Ch. de fer et Canaux " 54	69 711 05		
		204,998,798 29	
			259,648,448 28
Dépenses totales pour chemins de fer et canaux			$ 646,668,103 71

DÉPENSE COMME CI-DESSUS DIVISÉE ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

CHEMINS DE FER.

Compte du capital	$ 285,126,793 46	
Fonds consolidé	226,270,580 19	
		$ 511,397,373 65

CANAUX.

Compte du capital	$ 101,892,861 97	
Fonds consolidé	32,562,218 19	
		$ 134,455,080 16
Total		$ 645,852,453 81

DÉPENSES GÉNÉRALES COMMUNES.

Fonds consolidé	815,649 90
Total, dépenses sur chemins de fer et canaux	$ 646,668,103 71

RECETTES DIVISÉES ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

Ch. de fer—Recettes du 1er juillet 1867, au 31 mars 1911 (pour détails *voir* page 53)	$ 168,440,753 06
Canaux " " " (" " 31)	14,641,607 11
Recettes totales pour chemins de fer et canaux	$ 183,082,360 17

* Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, qui toutes deux sont comprises dans le compte du capital, ni la subvention annuelle de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, à titre d'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vict., cap. 8 (1884) et la subvention annuelle de $107,730, comme intérêt à 4½ pour 100 depuis 1905 sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne d'Ottawa à Québec, laquelle somme considérée comme passif, a été transférée à la dette publique par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publice, 1898-1912 et page 79, 1908.)

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

W. C. LITTLE,
Comptable.

RELEVÉ indiquant le chiffre des subventions accordées pendant l'année 1911-12, et le nom des bénéficiaires.

	$ c.
Cie de chemin de fer Ontario Central	411 84
" " Ste-Marie et Ont. Occidental	365 00
" " Québec, Montréal et Sud	23,835 70
" " Canada et Terminal Golfe, (Autrefois ch. de fer de Matane & Gaspé)	65,249 75
" Québec et Lac St-Jean, (Embranchement de La Tuque)	27,520 00
" " Canadien du Pacifique, Moosejaw Nord-ouest	78,432 00
" " Winnipeg Beach à Gimli	30,176 00
" " Atlantique, Québec Ouest	91,279 60
" " Canadien de Québec Nord	86,468 03
" " Algoma Central et Baie-d'Hudson	133,584 00
" " de la Vallée de la Rivière La Marmite	148,800 00
" " Thessalon et Nord	6,112 00
" " Vancouver et Ile Lulu	61,760 00
" " Québec et Saguenay	104,992 00
Total	859,400 25

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août 1912.

ÉTAT

INDIQUANT LES SUBVENTIONS VOTÉES AUX CHEMINS DE FER, AU SUJET DESQUELLES DES CONTRATS ONT ÉTÉ PASSÉS ET DES VERSEMENTS FAITS DEPUIS LE 1er JUILLET 1883 JUSQU'AU 31 MARS 1912.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subvention accordée. Par quelle loi.	Subvention accordée. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883, au 30 juin 1905.
	$ c.			$ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	1	Chemin de fer International, Québec	156,800 00
53 " 2				
45 " 14	384,000 00	2	Chemin de fer Québec et du lac St-Jean, Québec	1,006,743 50
46 " 25	80,000 00			
48-49 " 59	96,000 00			
49 " 10	186,295 00			
50-1 " 24	28,800 00			
51 " 3	96,000 00			
52 " 3	64,000 00			
53 " 2	30,000 00			
54-5 " 8	5,250 00			
57-8 " 4	44,800 00			
46. " 25	89,600 00	3	Kingston, Napanee et Western Ry., autrefois Napanee, Tamworth et Quebec Ry., Ontario	208,732 80
49 " 10	70,000 00			
50-1 " 24	12,800 00			
52 " 3	32,000 00			
55-6 " 5	64,000 00			
47 " 8	272,000 00	4	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00
51 " 3	41,000 00			
53 " 2	24,000 00			
46 " 25	115,200 00	5	Caraquette, Railway, N.-B.	224,000 00
47 " 8	76,800 00			
50-1 " 24	32,000 00			
47 " 8	32,000 00	6	Canadian Northern Quebec Ry. Co., autrefois Great Northern Ry., Québec	557,788 31
49 " 10	57,600 00			
52 " 3	22,400 00			
53 " 2	48,000 00			
56 " 2	48,000 00			
57-8 " 4	70,400 00			
7-8 Ed. VII 63	*			
47 " 8	48,000 00	7	Chemin de fer Kingston et Pembroke Ry, Ontario	48,000 00
45 " 14	660,000 00	8	Northern et Pacific Junction Railway, Québec	1,320,000 00
46 " 26	660,000 00			
53 " 2				
47 " 8	128,000 00	9	Cannda Eastern Ry., autrefois Northern et Western Ry., N.-B., y compris également Chatham Branch Ry	374,839 84
48-9 " 59	19,200 00			
49 " 10	32,000 00			
48-9 " 59	24,439 84			
51 " 3	140,800 00			
57-8 " 4	35,200 00			
62-3 " 7	*			
47 " 8	60,342 00	10	Quebec Central Railway, Québec	348,342 00
51 " 3				
7-8 " 63				
53 " 2	288,000 00			
48-9 " 59	72,000 00	11	Montreal et Sorel Railway, Québec	93,757 57
53 " 2	40,000 00			
48-9 " 59	30,000 00	12	Montreal et Champlain Junction Railway, Québec	103,600 00
50-1 " 24	64,000 00			
51 " 3	9,600 00			
46 " 25	38,400 00	13	Elgin, Petitcodiac et Havelock Railway, N.-B.	82,652 82
51 " 3	44,252 82			
47 " 8	22,400 00	14	St. Louis et Richibucto Railway, N.-B.	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00	15	Canada Atlantic Railway, Ontario	282,355 20
49 " 10	38,400 00			
50-1 " 24	180,000 00			
47 " 6	750,000 00	16	Esquimalt et Nanaimo Railway. C.-B.	750,000 00
47 " 8	96,000 00	17	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00	18	Baie des Chaleurs Railway, Québec	620,000 00
47 " 8	300,000 00			
52 " 3				
			A reporter	6,489,590 04

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1912.

Paiements.							Total, 31 mars 1912.	Numéro.
1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	...	...	...	...	...	...	156,800 00	1
86,016 00	67,712 00	73,472 00	...	...	...	27,520 00	1,261,463 50	2
...	...	...	...	...	...	...	208,732 80	3
...	...	...	...	...	...	...	193,578 00	4
...	...	...	...	...	...	...	224,000 00	5
...	...	256,870 40	55,449 60	164,172 29	144,608 51	86,468 03	1,265,357 14	6
...	...	...	...	...	...	...	48,000 00	7
...	...	...	...	...	...	...	1,320,000 00	8
...	...	...	...	...	...	...	374,839 84	9
...	...	55,638 69	...	...	129,320 61	...	533,301 30	10
...	...	...	...	...	...	...	93,757 57	11
...	...	...	...	...	...	...	103,600 00	12
...	...	...	...	...	...	...	82,652 82	13
...	...	...	...	...	...	...	22,400 00	14
...	...	...	...	...	...	...	282,355 20	15
...	...	...	...	...	...	...	750,000 00	16
...	...	...	...	...	...	...	96,000 00	17
...	...	...	...	...	...	...	620,000 00	18
86,016 00	67,712 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	7,636,838 17	

ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1905.
	$ c.			$ c.
			Report	6,489,590 04
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	1	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 ″ 24	217,600 00	2	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 ″ 10	11,200 00	3	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 ″ 10	32,000 00	4	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 ″ 24	96,000 00			
56 ″ 2	64,000 00			
53 ″ 2	37,500 00			
47 ″ 8	160,000 00	5	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
52 ″ 3				
49 ″ 10	96,000 00	6	Buctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00
50-1 ″ 24	6,400 00			
47 ″ 8	51,200 00	7	Albert-Sud, N.-B	50,460 00
52 ″ 3				
50-1 ″ 24	65,200 00	8	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 ″ 4	274,940 00			
49 ″ 10	38,400 00	9	Joggins, N.-E.	37,500 00
50-1 ″ 24	4,000 00			
45 ″ 14	240,000 00	10	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 ″ 58	258,000 00			
51 ″ 3	100,000 00			
53 ″ 2	51,200 00			
48-9 ″ 50	44,800 00	11	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50-1 ″ 24	6,400 00			
59 ″ 10	16,000 00	12	Toronto Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 ″ 24	22,400 00	13	Cie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 ″ 10	256,000 00	14	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
53 ″ 2				
50-1 ″ 24	96,000 00	15	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 ″ 3	14,400 00			
53 ″ 2	76,800 00			
57-8 ″ 4	96,000 00			
48-9 ″ 59	128,000 00	16	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	105,200 00
53 ″ 2				
54-5 ″ 8	64,000 00			
57-8 ″ 4				
49 ″ 10	32,000 00	17	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 ″ 2	10,200 00			
50-1 ″ 24	54,400 00	18	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 ″ 24	51,200 00	19	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 ″ 54	22,400 00	20	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 ″ 19				
49 ″ 10	108,800 00	21	Hereford, Québec	155,200 00
52 ″ 0	48,000 00			
50-1 ″ 23	118,400 00	22	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 ″ 4	224,000 00			
62-3 ″ 5	*			
50-1 ″ 27	62,400 00	23	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
56 ″ 4				
50-1 ″ 24	138,400 00	24	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario	38,400 00
55-6 ″ 5	108,000 00			
57-8 ″ 4	108,800 00			
52 ″ 3	30,000 00	25	Cie du pont de ch. de fer Frédeéicton et Ste-Marie, N.B	30,000 00
50-1 ″ 24	9,600 00	26	Embranchement de Harvey, N.-B.	5,553 57
55-6 ″ 5	240,000 00	27	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E	235,200 00
61 ″ 1				
50-1 ″ 24	44,800 00	28	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	39,850 00
52 ″ 3	19,200 00	29	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 ″ 3	54,400 00	30	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
63-4 ″ 8	*			
			A reporter	10,277,835 56

desquels des contrats ont été passés et des versements faits jusqu'au 31 mars 1912—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1912	Numéro.
1905-06.	1906-07.	1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
86,016 00	67,712 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	7,636,838 17	
...	...	...	...	...	...	...	113,440 00	1
...	...	...	...	...	...	...	217,600 00	2
...	...	...	...	...	...	...	11,200 00	3
...	...	...	...	...	...	...	40,345 00	4
...	...	...	...	...	...	...	144,000 00	5
...	...	...	...	...	...	...	101,600 00	6
...	...	...	...	...	...	...	50,460 00	7
...	...	...	...	...	...	...	310,335 95	8
...	...	...	...	...	...	...	37,500 00	9
...	...	...	...	...	...	...	645,950 00	10
...	...	...	...	...	...	...	51,200 00	11
...	...	...	...	...	...	...	14,65600	12
...	...	...	...	...	...	...	15,36000	13
...	...	...	...	...	...	...	256,000 00	14
...	...	...	...	...	...	...	423,936 00	15
...	35,600 00	...	...	...	...	...	140,800 00	16
...	...	...	...	...	...	...	41,280 00	17
...	...	...	...	...	...	...	54,400 00	18
...	...	...	...	...	...	...	46,000 00	19
...	...	...	...	...	...	...	21,888 00	20
...	...	...	...	...	...	...	155,200 00	21
...	...	...	...	...	...	...	475,851 00	22
...	...	...	...	...	...	...	62,400 00	23
...	...	...	...	...	...	...	38,400 00	24
...	...	...	...	...	...	...	30,000 00	25
...	...	...	...	...	...	...	5,553 57	26
...	...	...	...	...	...	...	235,200 00	27
...	...	...	...	...	...	...	39,850 00	28
...	...	...	...	...	...	...	13,600 00	29
...	...	...	...	...	...	...	29,840 00	30
86,016 00	103,312 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	13,988 03	11,460,683 69	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1905.
	$ c.			$ c.
			Report....................	10,277,835 56
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	1	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec.......	96,000 00
52 " 3	375,000 00	2	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario..............	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	3	Brantford, Waterloo et Lac-Erié Ontario...........	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	4	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario.	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	5	Montréal et Ottawa, Ontario.........................	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	6	Vallée de la Cornwallis, N.-E..................... .	44,800 00
52 " 3 57 8 " 6 60-1 " 4	320,000 00 64,000 00 *	7	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec, (autrefois Ottawa et Gatineau..............................	410,588 00
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 54 142,400 00 48,000 00	8	Central, N.-B.......................................	226,012 54
53 " 2	361,270 00	9	Montréal et Occidental, Québec................ . .	361,270 00
52 " 3	128,000 00	10	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario............	152,800 00
57-8 " 4 52 " 3	64,000 00 163,200 00	11	Shuswap et Okanagan, C.-B.........................	163,200 00
54-5 " 8 53 " 2 55-6 " 5	89,600 00 35,200 00 9,600 00	12	Vallée de la Tobique, N.-B	134,016 00
53 " 2	112,000 00	13	Colombie et Kootenay, C.-B..........................	88,800 00
53 " 2	35,200 00	14	Jonction de Waterloo, Ontario..............	32,800 00
53 " 2	99,200 00	15	Montagne d'Oxford, Québec...........................	123,050 00
53 " 2 55-6 " 5	57,600 00 25,024 00	16	Saint-Laurent et Adirondack, Québec.............	149,481 60
55-6 " 5	*40,000 00	17	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.....	39,840 00
56 " 2 57-8 " 4	102,400 00 102,400 00	18	Comtés-Unis, Québec...............	188,816 00
55-6 " 5	*21,600 00	19	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	20	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario..........	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-61 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	21	Montford et de Colonisation, Québec...............	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	22	Lotbinière et Mégantic, Québec....	96,000 00
56 " 2	48,000 00	23	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac Erié, Ont......	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	24	Pacifique-Canadien, Revelstoke au lac La-Flèche, C.-B	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	25	Nakusp et Slocan, C.-B............................	117,760 00
55-7 " 5	89,600 00	26	Dominion Coal Company, N.-E.......	87,808 00
56 " 2	22,400 00	27	Cie de chemin de fer de navigation d'Oshawa Ontario.	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	28	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario.........	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	29	Saint-Stephen et Milltown, N.-B..................	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	30	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B......	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	31	Cap-de-la-Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	32	Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, Ont.	30,720 00
*	*	33	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth	160,000 00
*	*	34	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario..	262,384 00
			A reporter..............................	15,446,292 38

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1912—*Suite.*

Paiements.								
1905-06.	1906-07.	1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	Total au 31 mars 1912.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
86,016 00	103,312 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	11,460,683 69	
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	1
....	....	....	....	....	....	....	375,000 00	2
....	....	....	....	....	....	....	57,600 00	3
....	....	....	....	....	....	....	271,200 00	4
....	....	....	....	....	....	....	192,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	44,800 00	6
....	....	4,243 20	....	....	....	....	414,931 20	7
....	....	....	....	....	....	....	226,012 54	8
....	....	....	....	....	....	....	361,270 00	9
....	....	....	....	....	....	....	152,800 00	10
....	....	....	....	....	....	....	163,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	134,016 0	12
....	....	....	....	....	....	....	88,800 00	13
....	....	....	....	....	....	....	32,800 00	14
45,764 50	....	24,123 00	....	....	....	....	192,942 50	15
....	....	....	....	....	....	....	149,481 60	16
....	....	....	....	....	....	....	39,840 00	17
....	....	....	....	....	....	....	188,816 00	18
....	....	....	....	....	....	....	23,712 00	19
....	....	....	....	....	....	....	779,712 00	20
....	....	....	....	....	....	....	167,440 00	21
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	22
....	....	....	....	....	....	....	39,744 00	23
....	....	....	....	....	....	....	80,000 00	24
....	....	....	....	....	....	....	117,760 00	25
....	....	....	....	....	....	....	87,808 00	26
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00	27
....	....	....	....	....	....	....	117,431 48	28
....	....	....	....	....	....	....	14,848 00	29
....	....	....	....	....	....	....	53,699 20	30
....	....	....	....	....	....	....	7,424 00	31
....	....	....	....	....	....	....	30,720 00	32
....	....	....	....	....	....	....	160,000 00	33
....	....	....	....	....	....	....	262,384 00	34
131,780 50	103,312 00	414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	16,703,276 21	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1905.
	$ c.			$ c.
			Report	15,446,292 38
60–61 Vic., c. 5	3,630,000 00	1	Cie du Pac. Canad., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau)	3,404,720 00
60–61 " 4 63 " 3	500,000 00	2	Cie du Grand-Tronc. "Pont du Jubilé Victoria," Qué.	500,000 00
*7–8 Ed. VII, 63	*	3	Cie de ch. de fer International du Nouv.-Brunswick, ci-devant chemin de fer Resticouche et de l'Ouest. .	77,138 00
*	*	4	Cie de chemin de fer Richelieu-Est, Québec.	69,952 00
7–8 Ed. VII, 63	*	5	Rive sud, (Québec, Montréal et sud)	203,240 81
*	*	6	Pembrooke Sud, Ontario.	64,000 00
*	*	7	Cie de ch. de fer de la vallée de Massawippi, Quebec.	5,376 00
*	*	8	Cie d'Inverness et Richmond, N.-E., maintenant Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness.	368,545 97
*	*	9	Cie de ch. de fer Canad.-Northern Ontario, Manitoba et territoire du N.-O.	1,909,132 00
*	*	10	Cie de ch. de f. Can. du Pac. (Embranch. de Pipestone)	160,000 00
6-7 Ed. VII, 40.	*	11	" Ontario-Central, Ontario.	67,200 00
*	*	12	" Midland, N.-E.	362,200 30
62–3 Vic., c. 7 63–4 " 8	1,000,000 00	13	Cie du pont de Québec, Qué.	374,353 33
*	*	14	Cie de ch. de fer de la Rivière Ste-Marie, T.-N.-O. . . .	148,094 00
60–1 Vic., c. 4 63–4 " 2	212,500 00	15	Cie de chem. de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau. (Pont Interprov. sur la riv. Ottawa.	212,500 00
1 Ed. VII, c. 7	*	16	Atlantique et Lac Supérieure, Québec.	146,490 84
1 " 7	*	17	Montréal et ligne provinciale, Québec.	58,560 00
62–3 Vic., c. 7	*	18	York et Carleton, N.-B.	18,336 00
62–3 " 7 63–4 " 8 1 Ed. VII, c. 7	*	19	Algoma-Central et Baie-d'Hudson, Ontario.	924,976 00
*	*	20	Chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E.	182,400 00
*	*	21	Cie du Can. du Pac. (Kootenay et embr. Arrowhead).	64,790 00
*	*	22	" (Embranchement de Selkirk). . . .	83,200 00
*	*	23	" (" Dyment).	22,336 00
*	*	24	" (" Waskada). . . .	64,000 00
9–10 Ed. VII, 51	*	25	Cie de fer Manitouline et Rive-Nord, Ont.	32,000 00
*	*	26	Chemin de fer de la Baie de Quinté, Ont.	69,120 00
*	*	27	" des Mines de Bruce et Algoma, Ont. . . .	53,920 00
	*	28	Cie de chemin de fer de la Rivière Maganetawan, Ont.	3,552 00
	*	29	Chemin de fer Canadian-Northern, Québec, ci-devant chemin de fer de Chateauguay et Northern, Québec	191,595 00
*	*	30	Cie de ch. de fer Can. du Pac. (Embr. côte du Faisan).	435,200 00
*	*	31	" de Halifax et du Sud-Ouest, N.-E. . . .	477,264 00
*	*	32	" de Colonisation du Nord, Québec.	58,384 00
*	*	33	" et houille du Nouv.-Brunswick, N.-B.	48,000 00
*	*	34	" de Schomberg et Aurora, Ont.	46,144 00
*	*	35	" de Middleton et plage de Vict., N.E.	185,173 06
*	*	36	" Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, Ont.	47,789 00
*	*	37	" et houille de Beersville, N.-B., maintenant ch. de fer de la Baie Nord . .	20,736 00
Ed. VII, c. 57	*	38	" et h. Nicola Kamloops et Similkameen	. . . .
4 " 34	*	39	" Canadian Pacific., (EmbStaynerville)	. . . .
6 " 43	*	40	Chemin de fer des Mines du Klondike.	. . . .
6 " 43	*	41	Cie de ch. de fer de la Vallée de la riv. Kettle, C.-B. .	. . . .
6 " 43	*	42	" et houille de Colchester, N.-E.	. . . .
3 " 57	*	43	Cie de ch. de fer Atlantic, Quebec e Ouest Quebec. . . .	. . . .
6 " 43	*			
9–10 " 51	*	44	" de la Jonction de Napierville, Québec. . . .	. . . .
6 " 43	*	45	" d'Edmonton Yukon et Pac., Alberta	. . . .
6–7 " 40	*	46	" Canadian-Northorn, Ontario.	. . . .
6–7 " 40	*	47	Autrefois la Cie du chemin de fer de la Baie James, Ont	. . . .
7 8 " 63	*			
			Reporter.	26,606,710 69

† De ce montant il y a $16,164.43 qui ont trait à la subvention aux chemins de fer de Montréal et Sorel.

des contrats ont été passés, et des versements faits au 31 mars 1912—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1912.	Numéro.
1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.		
$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts	
131,780 50	103,312 00	414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	16,703,276 21	
							3,404,720 00	1
							500,000 00	2
50,070 07	51,200 00		189,849 60	187,494 40	169,536 00		725,288 07	3
							69,952 00	4
			43,414 55	184,320 00	60,000 00	23,835 70	†514,811 06	5
							64,000 00	6
							5,376 00	7
							368,545 97	8
							1,909,132 00	9
							160,000 00	10
		76,861 36	35,404 64		24,601 32	826 17	204,893 49	11
	4,967 70	31,892 40					399,060 40	12
							374,353 33	13
							148,094 00	14
							212,500 00	15
	‡*1,521 82*						*a*144,969 02	16
							58,560 00	17
		14,560 00					32,896 00	18
						133,584 00	1,058,560 00	19
				14,400 00			196,800 00	20
89,076 00							153,866 00	21
							83,200 00	22
							22,336 00	23
							64,000 00	24
					38,638 72		100,638 72	25
	72,602 45						141,722 45	26
							53,920 00	27
							3,552 00	28
116,000 00	84,224 75						391,819 75	29
							435,200 00	30
176,512 00	268,107 20	316,567 73					1,238,450 93	31
75,376 00			68,320 00	153,120 00			355,200 00	32
							48,000 00	33
							46,144 00	34
							185,173 06	35
50,303 80	27,667 20						125,760 00	36
							20,736 00	37
110,592 00		190,208 00					300,800 00	38
	9,600 00	3,424 00					13,024 00	39
	96,000 00	101,184 00					197,184 00	40
		97,771 52				148,800 00	246,571 52	41
		12,800 00					12,800 00	42
		18,544 00					18,544 00	43
		64,000 00	92,672 00	208,896 00	31,334 40	91,279 60	488,182 00	44
		173,440 00					173,440 00	45
		91,200 00					91,200 00	46
651,264 00	420,608 00	244,224 00	556,864 00	250,982 40	116,889 60		2,240,832 00	47
1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	34,508,083 98	

a Montant réellement payé après des déductions s'élevant à $1,521.82 faites en 1905-06 (pour remboursements, etc.) à même le total de $146,490.84 déjà reportés, pour lesquels des chèques furent émis.
‡ Remboursements pour créances en double et créances non encore acquitées.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1905.
	$ c.			$ cts.
			Report	26,606,710 69
7-8 Ed. VII, c.63	*	1	Compagnie maritime de charbon et de chemin de fer	....
7-8 " 63	*	2	" de ch. de f. de Ste-Marie et Ontario-Ouest	....
7-8 " 63	*	3	" de chemin de fer de la Côte Nord autrefois de ch. de f. et de houille de Beersville	....
7-8 " 63	*	4	Compagnie de chemin de fer Saint-Maurice—Trois-Rivière à Saint-Maurice	....
7-8 " 63	*	5	Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc Pac	....
6 " 43	*	6	Ch. fer de C.P., ligne de Teulon à Rivière des Islandais	....
7-8 " 63	*	7	" ligne Moosejaw et du Nord-Ouest	....
7-8 " 63	*	8	Compagnie de ch. de f. Canadienne du Golfe Terminus	....
6-7 " 40	*	9	Chemin de fer de Liverpool et Miltown, 5 milles	....
7-8 " 63	*	10	Cie de ch. de fer de Thessalon et du Nord	....
7-8 " 34	*	11	Vancouver and Lulu Island Ry. Co	....
7-8 " 51	*	12	Cie de chemin de fer Québec et Saguenay	....
7-8 " 63	*	13	Chemin de fer Can. Pac. de Winnipeg à Gimli	....
			Totaux	26,606,710 69
37 Vic., ch. 14	186,600 payable annuellement.	14	Cie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest	2,985,600 00
46 " 2 } 47 " 8 }	1,525,250 00	15	Chemin de fer Canada Central	1,525,250 00
48-9 " 58 }	1,500,000 00	16	Pacifique-Canadien, prolongement	1,500,000 00
			Totaux	32,617,560 69

* 60-61 Victoria, chap. 4, 62-63 Victoria, chap. 7, 63-64 Victoria, chap 8, 1 Edouard VII, chap. 7, 40, et 7-8 Edouard VII, chap. 63, 8-9 Edouard VII, chap. 35, 9-10 Edouard VII, chap. 51, autorisant un montant de cinquante pour cent par mille, calculé sur les frais moyens en excès.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er août, 1912.

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1912—*Fin.*

Paiements.							Total au 31 mars 1912.	Numéro.
1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911 1912.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	34,508,083 98	
			3,200 00				3,200 00	1
			67,344 00			365 00	67,999 00	2
			6,880 00				6,880 00	3
			112,640 00		60,480 00		173,120 00	4
			367,249 00	550,551 96	302,679 04		1,220,480 00	5
				30,800 00			30,800 00	6
				303,360 00		78,432 00	381,792 00	7
					144,803 84	65,249 75	210,053 59	8
					32,000 00		32,000 00	9
						6,112 00	6,112 00	10
						61,760 00	61,760 00	11
						104,992 00	104,992 00	12
						30,176 00	30,176 00	13
1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,599,287 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	36,837,158 57	
186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00				3,732,000 00	14
							1,525,250 00	15
							1,500,000 00	16
1,637,574 37	1,323,367 48	2,037,629 30	1,785,887 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	43,594,408 57	

3 Edouard VII, chap. 57, 4 Edouard VII, chap. 34, 6 Edouard VII, chap. 43, 6-7 Edouard VII, une subvention de $3,200 par mille si le coût n'excède pas en moyenne $15,000 par mille, et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention par mille de $15,000, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

W. C. LITTLE,
Comptable.

DEUXIÈME PARTIE,

RELEVÉ DU SECRÉTAIRE LÉGISTE

Pour l'année 1911-12.

INDIQUANT

1) Contrats en garanties.

2) Contrats de subventions.

3) Contrats passés durant l'année.

4) Locations de chutes d'eau et concessions de propriétés.

5) Propriétés cédées par la Couronne et terrains transportés à la Couronne.

6) Dommages acquittés.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

N du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du Parlement.	Arrêté du conseil.
	1911.				
19204	2 sept...	La Canadian Northern Alberta Railway Company.	A partir d'un point dans ou près de St-Albert pour se diriger généralement vers l'ouest jusqu'aux gisements de charbon situés à Brazeau ou près de là et jusqu'à la partie supérieure de la Rivière McLeod.	Canada 1909-10, Cap. 6.	29 août 1911
19239	3 octobre.	La Canadian Northern Ontario Railway Company.	A partir de la cité de Montréal, province de Québec, jusqu'à la cité de Port-Arthur, province d'Ontario, y compris la distance de cette ligne qui s'étend entre lesdits points et déjà en partie construite par la compagnie et par la Canadian Northern Quebec Ry., Co., etc.	I et II. George V. Cap. 6.	2 oct. 1911

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Fin.*

Montant du crédit.	Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds p. mille.	Rayon de courbe, pas moins, que.	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	liv.	
Sur capital, et intérêts sur titres jusqu'à concurrence de $13,000 par mille pour les 50 premiers milles et de $25,000 par mille pour le reste de la voie.	150	26.4	1433	50	20	15	80	2 sept. 1913.
Sur capital, et intérêts sur titres jusqu'à concurrence de $35,000 par mille.	1050	26.40† 31.68‡	573	50	20	15	80	Délai prescrit par la loi.

† Contre le trafic à destination de l'est.

‡ Contre le trafic à destination de l'ouest.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

N° du contract.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Arrêté en conseil.
	1910.				1911.
19037	25 avril...	Ch. de fer de Québec et lac St-Jean.	*(a)* De la station Valcartier à Ste-Catherine, 3.8 milles, *(b)* de la station Valcartier vers Gosford, 5.5 milles.	Can., 1908, c. 63.	22 fév.....
a) 19258	21 oct ...	Chemin de fer d'Algoma Central et de la baie d'Hudson.	De Sault Ste-Marie à un point sur C.P.R., entre la rivière White et les stations Dalton.	Can., 1910, c. 51.	19 juillet et 3 oct.
(*b*) 19259	21 oct....	" "	Du port de Michipicoten, lac Supérieur vers la ligne principale du C.P.R.	Can., 1910, c. 51.	11 sept.....
	1912.				
c) 19367	2 fév....	Chemin de fer de Québec et Saguenay	De St-Joachim vers les Sept-Iles, y compris Murray Bay et baie St-Paul.	Can., 1910, c. 51.	30 janvier et 31 mars.
	1911.				
19282	28 nov....	Chemin de fer de la montagne d'Orford	De Mansonville à la frontière internationale, 3.12 milles.	Can., 1907, c. 40.	31 oct.....

(a) Annule et remplace les contrats nos 14316, 28 septembre 1911; 14712, 15 octobre 1912; et 14413 du 5 février 1902, en ce qui concerne le prolongement de 25 milles partant de Saut-Ste-Marie vers la rivière et le port Michipicoten.
Autorité n° 19307 pour la construction des ponts de chevalets.
Modifié par contrat supplémentaire n° 19362, 23 janvier 1912.
(b) Annule et remplace le contrat de subvention n° 14413, daté du 5 février 1912.
(c) Remplace partiellement par 19560, n° relativement à la ligne de chemin de fer y mentionnée.

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Montant du crédit.		Nombre de milles suventionnnés.	Maximum de rempe. Pieds p. mille	Rayon de courbe, pas moins que.	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire	Date de leur achèvement.
Par mille.	N'excédant pas.								
$	$		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	liv.	
3,200	6,400	9.3	(a)43.8 (b) 52.80	5,730 717	50	20	15	56	1er août 1911.
3,200	6,400	200	106	478	50	20	15	56	1er déc. 1913.
3,200	6,400	25	106	478	50	20	15	56	1er déc. 1913.
3,200	6,400	170	66	573	50	20	15	56	1er août 1914.
3,200	6,400	3.12	105.6	819.2	50	20	15	56	1er juin 1911.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste

CONTRATS de subvention en aide à la construction de chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Autorité pour la mise en vigueur.	Arrêté du conseil.	Montant des subsides.
	1912			1911	$
19345	16 janv.......	La corporation de la cité d'Ottawa.	Construction du pont élevé et du viaduc de la rue Bank, Ottawa.	21 nov......	80,000

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19021	13 avril...	Wm. P. McNeil & Co. Ltd........	Livraison de trois ponts de chemin de fer......
19056	5 mai...	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	" de 15 wagons-réservoirs.............
19101	22 "	" " ..	" de 50 30 tonnes de châssis de fourgons à bagage..... ....
19108	2 juin ...	" " ..	" de 21 wagons à bascule, Hart Otis, d'une contenance de 50 tonnes................
19136	17 " ...	Bates and Flood............... ...	Construction d'une gare de voyageurs en brique et pierre, à Campbellton, N.-B................
19141	19 " ...	Dominion Bridge Co. Ltd.	Livraison de trois ponts d'acier au croisement en-dess. de Nelson, Riv. du Sud et Etchemin.
19142	30 " ...	The Hamilton Bridge Works Co. Ltd.	Livraison d'un pont d'acier n° J.-42, Réservoir Bagot......................................
19143	3 juillet..	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	Livraison de deux wag. de 1re classe, vestibule
19162	12 " ..	" " ..	" de trois wagons-dortoirs d'émigrants.
19163	12 " ..	The Canadian Vacuum Cleaner Co.	Fournir et installer un appareil de nettoyage par le vide dans les chantiers de Halifax, N.-E...
19167	15 juin ...	The Preston Car & Coach Co. Ltd..	Livr. de trois voitures vestibules de 1re classe.
19173	8 août...	Alfred Leofred....................	Fournir de l'eau à la jonction Chaudière, etc...
19187	17 " ...	Wm. P. McNeil & Co. Ltd........	Construire et déliv. une travée de pont en poutre d'acier, de 37' à New-Glasgow, N.-E.........
19190	18 " ...	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	Livraison d'un wagon frigorifique...............
19191	17 " ...	Rhodes Curry Company, Ltd	Construction d'une annexe au local des bureaux à Moncton, N.-B............................
19203	2 sept ...	Frank W. Wilson.	Constr. et achèvement d'une gare de voyageurs en brique et pierre, à Mulgrave, N.-E........
19211	26 août...	The Canadian Locomotive Co. Ltd.	Livraison de deux locomotives de train de voyageurs, type Pacifique, et de 3 locom. de train de voyageurs à dix roues.....................
19224	15 sept ...	Geo. St. Pierre & Co..	Erection d'une sablière modèle, à Sainte-Flavie, Québec ....
19231	25 " ...	Nova Scotia Car Works, Ltd......	Livraison de deux wagons-poste........... ...
19232	25 " ...	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	Livraison de 20 châssis d'acier de 80,000 livres, pour wagons à plate-forme.....................
19233	25 août...	J. F. Ryan.	Erection d'une gare à Fredericton, N.-B.......
19234	25 sept ...	Nova Scotia Car Works, Ltd......	Livraison de deux wagons à bestiaux. ....
19238	29 " ...	Canadian Express Company......	Privil. d'exploiter une entrep. de messageries...
19241	25 " ...	The Nova Scotia Construction Co. Ltd.	Construction d'un quai de ciment et de béton renforcé et d'un abri au terminus du chemin de fer Intercolonial de Halifax, N.-E.........
19242	3 octobre	Falconer and McDonald.	Construction d'un hangar à marchandises sur le quai de Halifax, N.-E.......................
19244	2 "	The Dominion Iron & Steel Co. Ltd.	Livraison de 7,000 tonnes de rails d'acier.......
19249	29 sept ...	The Hamilton Bridge Works Co. Ltd.	Fourni et déliv. 3 trav. de ponts en pout. d'acier p. le pass. en-dess. de la jonct. Chaudière, Qué.
19255	23 octobre	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	Livraison de deux wagons à bagage............
19256	23 "	" " ..	Livr. de 25 wag. à charb. à bascule, Hart-Otis.
19257	21 "	Ville de Truro	Approvisionnement d'eau.......... ....
19262	26 "	Canadian Car & Foundry Co. Ltd..	Livraison de 230 châssis d'acier de 60,000 livres pour wagons-plates-formes..................
19263	26 "	Falconer & McDonald......	Const. d'une annexe au dépôt des mach., agrandissement de l'usine élect. de Stellarton, N.-E.
19271	19 sept ...	The Salisbury & Albert Ry. Co....	Vente de rails, etc., à la compagnie, et achat ou location des voies de la compagnie...... .. .
19273	17 nov. ...	The Rathbun Company............	Livraison de 30 fourgons modèles de 60,000 liv..

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19274	17 nov.....	Dan. J. Cameron.............. ...	Construction d'une salle d'attente et de logements à Lourdes, N.-E.
19276	17 „	Nova Scotia Car Works, Ltd... ...	Livraison de 50 wagons-plates-formes de 80,000 livres.
19283	28 „ ...	TheHamiltonBridgeWorks Co.Ltd.	Livraison d'un pont à travée d'acier, à Saint-Fabien, Qué.
19301	4 déc.	Wm. P. McNeil & Co. Ltd........	Livraison de 5 jeux de travées de ponts en poutres d'acier pour le passage souterrain.
19326	19 „ ..	The Preston Car & Coach Co. Ltd..	Livraison de 5 voitures de 1re classe à vestibule.
	1912.		
19352	19 janv....	Otis-Fenson Elevator Co. Ltd......	Fourni et construit au complet : un ascenseur électrique pour voyageurs, bureaux de Moncton, N.-B.
19353	19 „ ..	Wm. P. McNeil & Co. Ltd........	Livré une travée de pont en poutres d'acier à Hopewell, N.-E.
19354	16 „ ..	Central Paving Company.........	Pavage définitif de la rue de la gare, Amherst, N.-E.
19372	5 fév	Edward Bradley..................	Manipulation du charbon à la jonct. de Springfield, N.-E.
19373	8 „	Nova Scotia Car Works, Ltd... ..	Livraison de 50 châssis en acier de 80,000 livres.
19396	16 „	M. P. Davis & J. T. Davis	Ligne d'embranchement de Dartmouth à Deans N.-E.
19405	27 „	Frank W. Wilson......	Construction d'une gare de voyageurs en pierre à Truro, N.-E.
19407	5 mars....	Province du Nouveau-Brunswick et la Cie. du chemin de fer de Saint-Jean et Québec.	Pour la location, conformément aux termes et conditions spécifiés, de la ligne de chemin de fer de la compagnie après son achèvement, entre les Grandes Chutes et St-Jean, N. B.
19411	7 „ ..	La Dickson Bridge Works Co. Ltd.	Livraison d'un pont d'acier pour grande route, au passage à niveau de Probert, 2 milles à l'est de la gare de Londonderry, N.-E.
19414	16 „ .	Wm. P. McNeil & Co. Ltd.... ...	Livraison de 2 séries de travées de ponts pour le passage souterrain de Ste-Flavie, Qué.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD

	1911		
19365	26 oct.....	M. F. Shurman Co., Ltd	Construction d'un hangar à marchandises et prol. jusqu'au quai de Summerside, I.-P.-E.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

	1911.		
19230	25 sept....	J. D. McArthur..................	Construction d'une section du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, depuis Le-Pas jusqu'au Portage de Thicket.

Contrats passés durant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Suite.*

PONT DE QUÉBEC.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19007	4 avril. .	La St. Lawrence Bridge Co., Ltd.; La Canadian Bridge Co., Ltd et La Dominion Bridge Co., Ltd.	Fourniture, confection et construction de la superstructure du pont de chemin de fer au-dessus du fleuve St-Laurent, près de Québec.
19206	2 sept....	M. P. & J. T. Davis	Modification du contrat n° 18113, structure inférieure du pont de Québec.
	1912.		
19346	19 janv....	R. W. Mayer.....................	Pour la vente de Sa Majesté d'acier manufacturé non utilisé, primitivement destiné à la construction du pont de Québec.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

	1911.		
19164	8 juillet .	Alfred Cossette.....................	Macadam pour la route de la digue de Hunry Bay.

CANAL DE CORNWALL.

	1911.		
19058	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd..........	Divraison de 6,650 barils de ciment de Portland.
19104	30 mai....	Fallon Brothers....................	Amélioration de l'entrée supér. de l'écluse n° 19.
19196	18 août...	J. J. Fallon	Erection de l'atelier des machines de Cornwall.

CANAL DE CHAMBLY.

	1911.		
19060	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd...........	Livraison de 1,200 barils de ciment de Portland.
19223	22 août...	David Brault......................	Macadamisage d'une portion de la route située sur le côté ouest du canal.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

	1911.		
19058	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd.	Livraison de 250 barils de ciment de Portland.
19107	22 mai....	La Randolph MacDonald Co., Ltd..	Améloration de l'entrée supérieure du canal.

CANAL DE GALOPS.

	1911.		
19145	30 juin. .	La Randolph MacDonald Co., Ltd..	Amélioration de l'entrée supérieure n° 28.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Suite.*

CANAL DE LACHINE.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19060	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd.	Livraison de 23,000 barils de ciment de Portland
19197	19 août...	Haney, Quinlan & Robertson......	Pour murs en béton, pavage des routes et du quai entre les écluses 1 et 3.
19240	5 octobre	" " "	Construction de la structure inf. du pont-levis sur le canal, à St-Pierre-aux-Liens (Rockfield.)
	1912.		
19395	16 février.	Dominion Bridge Co., Ltd.........	Livraison et construction du pont-bascule (superstructure) sur le canal à St-Pierre-aux-Liens (Rockfield) Qué.

CANAL MURRAY.

	1911.		
19205	9 sept....	W. E. Phin....	Dragage du canal.

CANAL RAPIDE PLAT.

	1911.		
19058	5 mai....	Canada Cement Co.	200 barils de ciment de Portlnad.
19146	3 juillet..	Fallon Brothers.....	Dragage du canal.
19202	2 sept....	Roger Miller & Sons............ ..	Amélioration de l'entrée infér. de l'écluse n° 24.

CANAL RIDEAU.

	1911.		
19039	25 avril...	Cameron & Co., Ltd.......	Fourni ci-après de Colombie-Britannique, ou "Douglas" de fortes dimensions pour 1911-12,
19040	25 avril...	Costello & Crowe	Réglage des lampes à arc sur les lignes éclairées à l'électricité, sur le canal, à partir du pied des écluses jusqu'au pont Laurier, et service entre ces points,
19062	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd..........	Livraison de 1,500 barils de ciment de Portland.

CANAL SOULANGES.

	1911.		
19198	26 août...	Haney, Quinlan & Robertson......	Ouvrage de protection à l'entrée du canal.
19060	5 mai....	Canada Cement Co., Ltd...........	Livraison de 17,250 barils de ciment de Portland.

CANAL DE SAULT STE-MARIE.

	1911.		
19059	5mai	Canada Cement Co., Ltd	Livraison de 200 barils de ciment le Portland.
19100	20 mai....	Canada Foundry Co., Ltd.........	Réparations aux écluses, barrage mob. du canal.
19166	20 juillet..	John F. Boyd	Construction du prolong. du quai nord d'arriv.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Fin.*

ÉCLUSE DE ST-OURS.

Numéro de contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19060	5 mai ..	Canada Cement Co., Ltd	Livraison de 450 barils de ciment de Portland.

CANAL DE ST-PIERRE.

Numéro de contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911		
19275	17 nov. ..	W. H. Weller....	Constr. d'une nouv. écluse et entrée de l'extrémité sud ou de l'Atlantique du canal.

CANAL DE LA TRENT.

Numéro de contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911		
19009	6 avril ..	Larkin & Sangster	Modific. du contr. n° 17042 relatif à la digue n° 1.
19012	6 avril ..	William Hamilton Co., Ltd.	Fourniture et érect. de 13 soupapes cylindriques pour les écluses du canal.
19022	5 avril ..	Dominion Bridge Company, Ltd...	Livraison et érection de 7 aiguilles d'urgence en acier pour écluses et ponts.
19029	13 avril ..	William Hamilton Co., Ltd........	Livraison de 4 gaînes pour aiguilles d'urg., sur emplacement des écluses n°s 12 et 17.
19038	25 avril ..	Alfred Rogers, Limited..	Livraison de 79,000 barils de ciment.
19057	5 mai ..	Canada Cement Company, Ltd....	Livraison de 75,000 barils de ciment.
19105	30 mai ..	Brown & Aylmer......	Modificat. du contr. n° 16779, relat. section n° 5 de la division de Ontario-Rice lake.
19144	30 juin ..	La Hamilton Bridge Works Co., Ld.	Erection d'un pont à bascule Strauss p. grande route sur le canal a Campbellford, Ont.
19172	4 août ..	La Dickson Bridge Works Co., Ld.	Erection d'un pont-levis de route, acier, à Paper Mills, sur l'extr. sup. de l'écluse n° 12.
	1912.		
19360	30 janv. .	La York Construction Co.	Pour travail addit. sur section n° 2. Division de la rivière de Hollande.

CANAL WELLAND.

Numéro de contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1911.		
19061	5 mai ..	Canada Cement Co., Ltd.	Livraison de 3,000 barils de ciment de Portland.
19174	8 août .	M. J. Hogan..	Amélioration. de l'entrée du canal à Port-Colborne, compren. une excavation à l'entrée du chenal et un prolongem. des docks à l'ouest de l'élévateur du gouvernement.
19243	29 sept. ..	R. Weddell & Company...........	Dragage pour former un bassin de virement près de Thorold, Ont.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des chemins de

CHEMIN DE FER

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
19017	13 avril.	J. D. Volckman.. ..	Priv. d'ét. et de maint. une cond. d'égout de 6 pcs, trav. la conc. p. pass. et sous les voies de la lig. d'emb. du ch. de fer Interc. à Indiantown, 1.51 mille à l'est d. la stat. Millerton, N.-B..
19045	25 "	James R. Porter........	5,000 p. car. de terrain à Pictou Landing, Cie de Pictou, N.-E..
19054	1er mai.	William R. Wakely.....	Terrain à Tufts Cove, N.-E........................ ....
19103	22 "	Town of Fraserville.....	Terrain dans la ville de Fraserville.......... .. ..
19147	26 juin .	Canada Railway News Co., Ltd.	Privilège de vendre journaux, etc., sur tous trains de voyageurs, et à certaines stations........ .. ..
19158	3 juillet	Pantaleon Ouellet.	Terre à la station de St-Paschal.............. . ...
19177	8 août .	John J. McLeod........	" à Sydney Mines, C.-B........... ... .
19184	17 "	Simeon H. White.......	" à Sussex, Cie de Kings, N.-B......... ....
19185	17 "	Clarence H. Chapman...	" à Dorchester, N.-B................. . .. .
19186	17 "	Arthur S. Comeau.....	" à St-Leonard Jct..
19210	2 sept .	Levi Thompson.........	" à Apohaqui, Cie de Kings........................ ...
19222	2 "	John C. Simmonds......	Priv. d'installer une ligne téléphonique sur terrains et lignes du ch. de fer Intercolonial à la rivière Sutherland, N.-E. ......
19225	15 "	Thomas H. Brown......	Terrain à Sussex, N.-B ....
19226	15 "	Henry J. B. Woods as Postmaster General of Newfoundland.	" à Sydney-Nord....... . ...
19227	15 "	La Dominion Iron & Steel Co., Ltd.	Privil. d'inst. une ligne de transmission électrique sur passage à partir de Prince Street jusqu'à Sydney River....... ......
19235	25 "	Cité de Sydney.	Terre à Sydney, N.-E............... . ...
19245	29 "	Mills Eveleigh Ltd......	" à Sussex, N.-B......... ... .
19250	29 "	La New Brunswick Telephone Co., Ltd.	Priv. d'inst. des conduites téléphon. en fonte de ⅜ de pc. p. câbles téléph. sur pont de l'Intercolonial, Wall Street, St-Jean....
19252	29 "	La Sackville Concrete, Ltd.	Terre à Sackville, N.-B. et privil. d'installer un tuyau en fonte de 2 pouces.... ....
19260	21 oct. .	Chas. B. McMullin.	Terre à Truro, N.-E... ....
19261	21 "	Ministère des Travaux Publics, Canada......	Privil. d'établir une ligne télégraphique traversant passage et route à certains croisements publics entre canal Narrows et la rivière George, Cap-Breton....... ....
19271	19 sept.	La Salisbury and Albert Ry. Co.	Acquisition ou locat. de ligne de chem. de fer de la compagnie...
19277	17 nov. .	La Maritime Coal Railway & Power Co., Ltd.	Privil. de poser un tuyau de 2 pcs sur le terrain et sous les voies de l'Intercolonial à Maccan, N.-E............ ....
19306	7 déc. .	David M. Lawson.......	Terre à Apohaqui, N.-B ....
	1912		
19374	5 fév. .	Cité d'Halifax	Priv. de poser des cond. d'égout traversant la cour à Richmond.
19375	5 "	Allison R. Chambers....	Lot n° 2, terre à Pictou Landing... ....
19376	8 "	John D. Creaghan......	Privil. de laisser passer bestiaux sur ponceau à arches de 6 pds situé à 2.59 milles au nord de la gare de Newcastle..........
19377	8 "	Willis Dunfield..... . .	Terre à Anagance, Cie Kings...... ....
19400	27 "	La Ristigouche Salmon Club.	Privil. de poser fil téléphon. à trav. concession de pass. et au-dessus des voies de l'Intercolonial à la gare de Matapédia, Qué... .
19401	27 "	La Canadian Oil Companies, Ltd.	Privil de poser un tuyau en fonte de 3 pcs à travers terrains et sous voies de l'Intercolonial.... ....
19408	4 mars.	Ville de Stellarton	Le droit de poser, etc., un tuyau de 8 pcs en fonte sous voies et concess. du ch. de fer au croisement d'Asphalte de l'avenue d'Acadie, Stellarton, N.-E..... ....
19496	21 "	La Moncton Tramways, Electricity & Gas Co., Ltd.	Privilège de poser des tuyaux sous voies de l'Intercolonial pour gaz naturel à certains croisements de rues dans la cité de Moncton.......... ....

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable chaque année.	Première échéance.
			$		
....	A volonté..	1er déc. 1910.	1 00	1er déc. ...	1er déc. 1910.
5,000 p. c........	"	1er janv. 1911.	5 00	1er janv....	1er janv. 1911.
13,485 p. c..	"	1er " 1911.	5 00	1er "	1er " 1911.
0·342 acre........	"	1er mars 1911.	1 00	1er mars. ..	1er mars 1911.
....	Cinq ans..	1er mai 1911.	9,000.00 pour 1res 2 années et 10,000 pour 3 der. années	1er mai....	1er mai 1911.
457 p. c..........	A volonté.............	1er " 1911.	5 00	1er "	1er " 1911.
7,700 p. c........	"	1er " 1911.	10 00	1er "	1er " 1911.
2,800 p. c..	"	1er juin 1911.	5 00	1er juin....	1er juin 1911.
560 p. c..........	"	1er mai 1911.	5 00	1er mai.....	1er mai 1911.
5,000 p. c..	"	1er janv. 1911.	5 00	1er janv....	1er janv. 1911.
320 p. c.....	"	1er juill. 1911.	1 00	1er juill. ..	1er juill. 1911.
....	"	1er " 1911.	1 00	1er "	1er " 1911.
3,750 p. c..	"	1er juin 1911.	5 00	1er juin	1er juin 1911.
320 p. c..........	"	1er avril 1911.	1 00	1er avril...	1er avril 1911.
....	21 ans renouvelable....	1er " 1911.	1 00 par pot. par année.	1er "	1er " 1911.
12,005 p. c.......	A volonté....	1er janv. 1911.	1 00	1er janv...	1er janv. 1911.
5,500 p. c........	"	1er juin 1911.	5 00	1er juin	1er juin 1911.
....	"	1er juill. 1911.	1 00	1er juill....	1er juill. 1911.
0·27 acre.........	"	1er " 1911.	5 00	1er " ...	1er " 1911.
1,500 p. c.......	"	1er " 1911.	5 00	1er " ...	1er " 1911.
....	"	1er avril 1911.	1 00	1er avril....	1er avril 1911.
....	A volonté......	1er sept. 1911.	1 00	1er sept	1er sept. 1911.
320 p. c..........	"	1er juin 1911.	1 00	1er juin	1er juin 1911.
....	"	1er juill. 1911.	1 00	1er juill ...	1er juill. 1911.
5,000 p. c........	"	1er " 1911.	5 00	1er "	1er " 1911.
... .	"	1er oct. 1911.	1 00	1er oct......	1er oct. 1911.
0·52 acre.........	"	30 sept. 1911.	5 00	30 sept. ...	30 sept. 1911.
....	"	1er " 1911.	1 00	1er "	1er " 1911.
....	"	1er oct. 1911.	1 00	1er oct......	1er oct. 1911.
....	"	1er " 1911.	1 00	1er "	1er " 1911
....	"	1er avril 1912.	1 00	1er avril....	1er avril 1912.

CHUTE D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CHEMIN DE FER

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
19212	2 sept..	P. T. Power...... ...	Terrain à Bear River, I.-P.-E.......... ....
19237	23 août.	The Imperial Oil Co. Ltd.	Droit et privil. de poser et entretenir un tuyau de 6 pcs sur la ligne du quai du ch. de fer à Charlottetown à l'emmagasinage de la Cie ....

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1911		
19018	13 avril.	The Fenlin Leather Co..	Privilège de poser et de maintenir en état une conduite d'eau de 3 pouces à partir du côté N. du canal jusqu'au lot cad. n° 3061 par. de Montréal et d'y prendre de l'eau.....................
19044	11 " .	Marx & Rawolle of Canada, Ltd.	Privilège de poser et entretenir un tuyau en fer de 6 pces depuis le canal jusqu'au moulin du locataire, dans la ville de Saint-Henri près de Montréal et d'y prendre l'eau ....
19102	22 mai..	The Montreal Light, Heat and Power Co.	Privilège d'établir et d'entretenir une ligne électrique de transmission sur le côté nord du canal, à partir d'un point sur la conduite d'égout au pont de ch. de fer C. P. à Lachine, Qué.
19109	31 " .	Paul L. Turgeon........	Terrain formant l'extrémité sud du quai, entre les bassins de St-Gabriel n°s 2 et 3, quartier de Ste-Anne, Montréal ....
19137	12 juin.	Capt. L. H. Sicotte.....	Terrain formant partie du quai nord du bassin n° 2.... .. ....
a19148	7 " .	The St. Lawrence Flour Mils Co., Ltd.	Privilège de prendre de l'eau dans le canal par un tuyau de 5 pces
19149	15 " .	Dominion Textile Co. Ltd.	Priv. de poser et d'entretenir un tuyau de 12 p. partant du canal jusqu'au lot cad. 3929 côte St-Paul, Mont. et d'y prendre l'eau.
19150	16 " .	Geo. Hall Coal Co.......	Terrain sur coin S.-O. de la rue du Chêne et de la route conduisant au chantier du canal, bassin n° 2, quartier Ste-Anne, Mont.
19151	17 " .	C. H. Buell.......	Privilège de construire et d'entretenir un garage pour bateaux de 25 p. x 12 p., sur le bord de la rivière où se trouve le long quai formant l'entrée du canal, ville de Lachine, Qué.......... .
19152	21 "	Inland Lines, Ltd.......	Terrain au pied du bassin n° 1, côté nord de l'écluse n° 1, Mont.
19153	30 " .	Moise Brabant..........	Terrain sur le côté sud de l'écluse n° 1.........................
b19165	20 juill.	Montreal Warehousing Co.	Lot n° 1479, quartier Ste-Anne, Montréal, ouest du bassin n° 4..
c19168	15 " .	City of Montreal........	Partie du lot cad. n° 327, quartier Ste-Anne, Montréal ....
19182	17 août.	City of Montreal........	Terrain situé entre la rue Wellington et la rue St-Colomban, et entre les bords du canal et la rue St-Patrick, Montréal....
19201	21 " .	The Montreal Light, Heat and Power Co.	Privilège de poser et entretenir deux câbles électriques au-dessus et au-dessous du canal, à Rockfied, Qué.. ....
19213	2 sept.	Grand Trunk Ry. Co. of Canada.	Privi. de poser et entret. une voie d'évit. d'un point à l'o. des écl. de St-Gabriel, jusqu'aux bât. de la St-Lawrence Fl'r Mills Co.
d19265	19 oct...	Grand Trunk Ry. Co. of Canada.	Privilège de poser, entret. et exploiter une voie d'évit. de 220 p. de long sur le côté nord du canal, partant des voies principales de l'autre côté de la stat. Terminus de la Can. Light & Power Co
19266	19 " .	Grand Trunk Ry. Co. of Canada.	Privil. de poser, maintenir et opérer une voie d'évit. sur le côté N. conduisant de la ligne princip. de l'autre jusqu'aux bâtisses de la Dom. Fl'r Mills Co., sur lot cad. n° 3412, St-Henri, Mont..
19269	25 " .	Charlotte McAllen, Jas. A. Robertson and Alex. A. Robertson, (Estate of John M. H. Robertson).	Privilège de construire et maintenir une route sur la réserve du canal lot 1005 paroisse de Lachine......... . ...
e19278	2 " .	The Dominion Steel Corporation, Limited.	Terre sur côté ouest du bassin Wellington, Pointe St-Charles et privilège d'y prendre de l'eau au moyen d'nn tuyau de 3 p.
19325	14 déc..	The Montreal Light, Heat and Power Co.	Privilège de construire et entretenir une ligne de transmission sur le côté n'd du canal, à partir de la côte St-Paul jusqu'au point opposé aux usines de la Dominion Car et Foundry Co. ......

a Remplace n° 17313. *b* Remplace n° 10144. *c* Annule et remplace par n° 19553. *d* Annule et remplace n° 18799. *e* Annule et remplace n°s 11540 et 12433.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

DE l'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
			$ c.		
650 p. car.......	A volonté	1er juin 1911.	1 00	1er juin....	1er juin 1911
....	"	1er " 1911.	1 00	1er "	1er " 1911

LACHINE.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
....	A volonté.............	1er mars 1911	60 00	1er mars...	1er mars 1911
....	"	1er avril 1911	210 00	1er avril...	1er avril 1911
....	"	1er oct. 1908.	131 25	1er oct. ..	1er oct. 1911
10,000 p. car. ...	"	1er juin 1911.	400 00	1er juin...	1er juin 1911
1,500 p. car.....	"	1er " 1911.	60 00	1er " .	1er " 1911
....	"	1er avril 1911	150 00	1er avril...	1er avril 1911
....	"	1er juin 1911.	780 00	1er juin....	1er juin 1911
400 p. car.. ...	"	1er avril 1911	16 00	1er avril...	1er avril 1911
....	"	1er " 1911.	5 00	1er " ...	1er " 1911
9,510 p. car......	"	1er mai 1911.	380 40	1er mai....	1er mai 1911
300 p. car......	"	1er " 1911.	18 00	1er "	1er " 1911
....	5 ans.....	1er janv. 1911	1,077 24	1er janv...	1er janv 1911
6,600 p. car......	21 ans renouvable......	1er mars 1911	5 00	1er mars...	1er mars 1911
2 acres.........	10 ans..................	1er mai 1909.	1 00	1er mai....	1er mai 1909
....	A volonté............	1er " 1911.	10 00	1er "	1er " 1911
....	"	1er sept. 1911	1 00	1er sept. ..	1er sept. 1911
....	"	1er " 1911	35 20	1er "	1er " 1911
....	"	1er juillet 1911	25 60	1er juillet..	1er juillet 1911
....	21 ans renouvable... . .	1er juin 1911.	17 28	1er juin....	1er juin 1911
199,800 p. car....	21 ans..................	1er août 1911.	8,052 00	1er août....	1er août 1911
....	A volonté	1er oct. 1911.	25 00	1er oct.....	1er oct. 1911

CHUTE D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL

Nº au bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1911		
19349	6 déc..	J. B. Bonhomme	Terrain sur côté sud du canal, quartier St-Gabriel, Montréal....
	1912		
19350	19 janv.	Montreal Water & Power Co.	Terrain sur côté sud du canal, à l'ouest de l'av. Atwater, Mont.
F19351	2 " .	Town of Lachine........	Terrain au desus de l'entrée de l'écluse de Lachine et privilège de poser et d'entretenir des réseaux de conduites.
19402	27 fév..	"	Privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'eau de 12 p. traversant la réserve du canal à 50 p. à l'est de la borne nº 209, ville de Lachine, Qué.
19418	18 mars.	R. MacFarlane & Co. Ltd.	Portion de la façade du quai entre les bassins de St-Gabriel, nºs 3 et 4, quartier Ste-Anne, Montréal.

CANAL

	1911.		
19161	12 juill..	L'Ottawa Terminals Ry. Co.	Quatre parcelles de terre sur côté N.E. du canal, Ottawa.
19207	2 sept.	La Canadian Northern Ontario Railway Co.	Privilège de construire et maintenir un pont de ch. de fer au dessus du canal, aux écluses de Chaffey, sur le lot 17, con. 8, T. de S. Crosby, Co. de Leeds, Ont., et d'y faire passer une ligne de chemin de fer.
	1912		
19344	16 janv.	L'Ottawa Terminals Ry. Co.	Privilège de poser et de maintenir des tuyaux de 2 p. 10 à travers le mur de béton du côté est du canal, gare Central à Ottawa.
19345	16 " .	Corporation of the City of Ottawa.	Privilège de construire un pont au dessus du canal de la rue Bank, Ottawa.
19417	18 mars.	John Weir....	Terre dans les environs de l'écluse de Burritt's Rapids, formant partie du lot nº 5, C. 1 T. d'Oxford, Ont.

CANAL

	1911		
G19236	12 août.	Joseph Hamel.....	Lots cad. nºs 235 et 240, par. de St-Ignace, comté de Soulanges, Québec.

CANAL

	1911.		
19043	25 avril.	William Fry............	Portions des lots 56, 57, 58 et 59, côté sud, et lot nºs 57 et 58 côté nord de la route du Portage, Tᵖ d'Eldon, comté de Victoria, Ont.
19155	3 juill..	Charles Fry.......... .	Parties du lot nº 55, côté sud et lots nºs 55 et 56 côté nord de la route du Portage T. d'Eldon, comté de Victoria, Ont.
19176	8 août..	C.P.Ry Co....	Droit et privilège de poser, etc., un pont à coulise en travers du canal et de la rivière Talbot, 11ème C. T. de Thorah, comté d'Ontario, Ont.
19279	30 sept..	La Light, Heat and Power Co. of Lindsay Limited.	Renouvellement du bail nº 9941, accordé sur la propriété de R. C. Smith, en date du 12 avril 1890, privilèges sur terre et d'eau aux Chutes Fénélon, Ont.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

LACHINE—*Suite.*

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
			$ c.		
6,000 pds car....	A volonté........ ...	1er oct. 1911.	120 00	1er oct...	1er oct. 1911.
9,650 "	"	1er jan. 1912.	193 00	1er janv.	1er janv. 1912
47,000 "	21 ans renouvelable....	1er mars 1910.	50 00	1er mars...	1er mars 1910.
... .	A volonté.............	1er avril 1911.	10 00	1er avril...	1er avril 1911.
3,625 pds car....	"	1er fév. 1912.	145 00	1er fév...	1er fév. 1912.

RIDEAU.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
2,082 pds car..	99 ans	1er juin 1911.	1 00	1er juin...	1er juin 1911.
262 "					
4,348 "					
2,479 "					
... .	21 ans renouvelable...	1er sept. 1911.	1 00	1er sept...	1er sept. 1911.
....	A volonté..............	1er déc. 1911.	1 00	1er déc...	1er déc. 1911.
....	21 ans renouvelable....	16 jan. 1912.	1 00	16 janv...	16 janv. 1912.
2·50 acres........	A volonté.......	1er mars 1912.	5 00	1er mars..	1er mars 1912.

SOULANGES.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
18 acres	A volonté... ...., ...	10 août 1911.	10 00	10 août ..	10 août 1911.

DE LA TRENT.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
$38\frac{1}{2}$ acres.........	A volonté	1er avril 1910.	19 25	1er avril...	1er avril 1910.
2·5 acres........	"	1er " 1910.	5 40	1er " ..	1er " 1910.
0·5 "					
2·4 "					
. ...	21 ans renouvelable pour 2 termes suppl......	1er juin 1911.	25 00	1er juin...	1er juin 1911.
.. ..	21 ans	12 avril 1911.	1 09	1er avril...	1er avril 1911.

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des chemins de

CANAL

Nº du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
19019	13 avril.	Water Works Commission of Corporation of City of St. Catharines.	Privilège de poser et maintenir conduite d'eau à partir des réservoirs du locataire, traversant le vieux canal, et raz hydraulique à l'écluse nº 4.
19063	8 mai.	Wm. J. Aikens.........	Privilège de poser et maintenir une cond. de gaz de 5⅝ p. à trav. le terrain réservé au canal et sous la riv. Grande à Dunnville.
19154	30 juin.	Robinson Bros., Cork Co. Ltd.	Portion de lot 27, C. 1, township de Humberstone comté de Welland, Ont.
19175	9 août.	Department of Marine and Fisheries of Canada.	Terrain à l'est du port de Port Colborne, formant portion du lot nº 27, C. 1, township de Humberstone, comté de Welland.
19183	17 " .	Town of Welland... ...	Lot 26, township de Crowland, comté de Welland, Ont.........
19199	26 " .	Water Works Commission of town of Welland	Port. du lot nº 247, ville de Thorold, comté de Welland, Ont...
19200	26 " .	" " ..	Surplus d'eau à Welland, Ont.............................
H19208	2 sept.	The Riverside Stock Farm Company.	Terre entre le canal et le creek Chippawa, township de Thorold, comté de Welland, Ont.
19209	9 " .	The Page-Hersey Iron Tube & Lead Co.	Privilège de poser et maint. un tuyau de 6 p. à partir du canal jusqu'aux usines du loc. au sud de Welland, et d'y prend. de l'eau.
19251	29 " .	Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada.	Portion du lot nº 20, C. 1, township de Grantham, comté de Lincoln, Ont.
19305	9 déc.	The Ontario Power Company of Niagara Falls.	Privilège de const. et de maint. une ligne de transmiss. de force électr. sur le côté ouest du vieux canal près de Thorold, Ont.
	1912		
I19348	12 janv.	Montrose Paper Mills, Ltd.	Terre sur côté nord du vieux canal près de l'écluse nº 21, village de Merritton, comté de Lincoln, Ont., et surplus d'eau.
J19416	22 mars.	Grand Trunk Railway Company of Canada.	Portion du lot 27, C. 1, township de Humberstone, comté de Welland, Ont., maintenant village de port Colborne.

F Annule et remplace nº 9401.
G Remplace nº 16382 ; annulé.
H Annule et remplace nº 15793.
I Remplace bail nº 2501 ; sous loué à titre de terre par No. 19524 à Interlake Tissue Mills, Ltd.
J Annulé par O.C. daté du 29 juin 1912.

Chemins de fer et Canaux durant l'année fiscale close le 31 mars 1912—*Suite.*

WELLAND.

Montant de pouvoir d'eau.	Etendue.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	1er paiement dû.
				$ c.		
....	....	A volonté..........	1er avril 1911.	10 00	1er avril....	1er avril 1911
....	....	" ..	1er " 1911.	10 00	1er "	1er " 1911
....	1·53 acres.	" ..	1er mai 1911.	15 00	1er mai.....	1er mai 1911
....	0·02 " .	" ..	1er juill. 1911.	1 00	1er juill.....	1er juillet 1911
....	1·14 " .	" ..	1er août 1911.	10 00	1er août....	1er août 1911
....	6·19 " .	21 ans renouv......	1er juin 1911.	25 00	1er juin.....	1er juin 1911
80........	... .	" .	1er " 1911.	240 00	1er "	1er août 1911
....	290 acres ..	21 ans..	1er août 1908.	200 00	1er août....	1er " 1908
. ...	....	A volonté.	1er " 1911.	100 00	1er "	1er " 1911
....	0·5 acres...	" ...	10 " 1911.	1 00	10 " ...	10 " 1911
....	....	" ...	1er oct. 1911.	50 00	1er oct......	1er oct. 1911
850.......	2·16 acres..	21 ans renouv......	12 Janv. 1912.	$80 pour terrain $3 par H.P. pour eau.	12 janv.	12 janv. 1912
....	....	" .	1er fév. 1912.	475 20	1er fév.	1er fév. 1912

H F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Nº du bail.	Date de la signature.	Bailleur.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
19194	18 août.	La Cie du Gr.-Tronc au Pacifique, du Canada.	Bureau à façade sur la rue Dufort, Québec...

PONT DE

	1911.		
†19272	17 nov.	La Cie du Gr.-Tronc au Pacifique, du Canada.	Certains locaux et emplacements au 5me étage du local de la Canadian Expres, rue McGill, Montréal.

CANAL

19264	19 oct...	La Cie du Gr.-Tronc au Pacifique, du Canada.	Privilége d'amarrer navires au quai et dock de la compagnie à Coteau Landing.

CANAL

	1911.		
19010	1er avril	La Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Terrain dans la cité de Hamilton, Ont...
	1912.		
‡19109	4 mars.	John Collins...	Terrain dans village d'Hastings, comté de Northumberland, Ont

† Remplace nº 17476, daté 30 décembre 1908.
‡ Renouv nº 17635, daté 1er avril 1909.

durant l'année fiscale close le 31 mars 1912.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Terme.	Commencement du bail.	Conditions de payment. Loyer annuel.	Payable chaque année.	Echéance du premier versement.
			$ c.		
....	3 ans..................	1er mai 1911...	1,000 00	1er mai.....	1er mai 1911.

QUÉBEC

.. . .	2 ans....	1er mai 1910..	2,350 00 pour la première année.. 1,800 00 à l'avenir.	1er mai. ...	1er mai 1911.

SOULANGES

....	à volonté	19 oct. 1911...	....	....	....

DE LA TRENT

5,000 s.f..	9 mois.....	1er avril 1911..	1 00	1er avril....	1er avril 1911.
... .	2 ans.....	1er mars 1912.	25 00	1er mars....	1er mars 1912.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1910.		
*19134	24 sept. ..	James Yeo	Partie du lot cad. N° 616..................................
	1911.		
19135	27 avril...	Jas. W. Gardner *et ux.*	Terre sur la route de Moncton à Lewisville..................
19180	28 avril...	William Hopper *et al.*.	Terrain à..
	1910.		
*19253	27 déc....	L'évêque catholique romain de St-Jean.	Terre dans la ville de.......................................
*19297	26 janv. ..	Elizabeth Rice *et al* (estate Thos Garnett and Jno. J. Holland)	Terre sur le côté ouest de la rue des Eaux Sup...............
	1911.		
19311	28 août...	Nova Scotia Steel and Coal Co., Ltd., and the Eastern Trust Co.	Ligne de chemin de fer de Ferrona à Sunnybrae...............
	1909.		
*19312	10 sept....	Octave Fortin	Terre rang 3 de la paroisse de..............................
	1910.		
*19425	5 juillet..	The Builders' Woodworking Co., Ltd.	Terre à...
	1911.		
*19506	20 février.	Wm. Roche..........	Terre dans la ville de......................................

PONT DE

	1911.		
*19298	13 mars...	The Quebec Improvement Co., Ltd.	Terre dans la paroisse de...................................

CANAL

	1911.		
19342	26 sept....	Geo. G. Smith *et ux*...	Partie de la moitié Est du lot N° 15, con. 1................

CANAL

	1911.		
19342	5 octobre	Canada Linseed Oil Mills Co., Ltd.	Partie du lot N° 3499.......................................

durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

INTERCOLONIAL.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Fraserville	Kamouraska, Qué	50,570 p. c........	2,528 50 et intérêts.
....	Westmorland, N.-B.	8,505 p. c........	300 00
Harrisville...	"	0·399 acre......	40 00
Moncton	"	1·75 acre........	5,914 65
Halifax..........	Halifax, N.-E	3,276 p. c.	975 00
.. . .	Pictou, N.-E..................	....	100,000 00
St-Octave de Métis.	Rimouski, Qué..........	3,000 p. c........	60 00
Sunnybrae.......	Westmorland, N.-B.	55,500 p. c. ou 1.274 acres **	14,400 00
Halifax........................	Halifax, N.-E.........	564 p. c...... .	65 00

QUEBEC.

St - Nicholas et St - Romuald d'Etchemin.	Lévis, Qué.	44·14 acres.... ..	31,683 15

DE CORNWALL.

Cornwall.........	Stormont, Ont................	0·5 acre	675 00 et intérêts

CANAL LACHINE.

Montréal.........	Hochelaga...	25,150 p. c........	12,575 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CANAL DES

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1911.		
19179	15 mai..	Francis A. Mackenzie *et ux.*	½ S. des lots Nos 19 et 20, dans bloc N° 96, Village de

CANAL DE

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1911.		
19080	18 avril...	Corporation du comté de Hastings.	Partie de la vieille route dans lots 1 et 2, C. IV, parties des rues du Pont et Principale ; lot IV, con. 5; lots 11 et 12 et moitié O. du lot 10 sur côté nord de tp. de ....
19126	15 mai....	Catherine C. MacColl.	Partie du bloc XXXV sur côté ouest de l'avenue de Saskatoon, côté E. de rivière Trent, ville de
19132	3 juin.....	Clifford B. Wright *et ux.*	Lot N° 5 dans bloc XXXVIII sur côté E. de rue Henrietta
19159	5 " ..	Ville de Trenton......	Partie du lot N° 1, C. 1 (maintenant dans ville de Trenton)...
*19214	8 fév.....	Jno. B. Ferris *et ux*...	Parties du bloc XXXV, sur côté O. de l'avenue Saskatoon, côté E. de la rivière Trenton, ville de............
19215	22 juillet..	Mary Jane Coveney...	Partie de la moitié nord du lot N° 7, C. 2... ....
19216	24 " .	Edward Coveney......	Parties de la moitié N. et de la moitié S. du lot 6, con. 2.....
19217	24 " .	"	Partie de la moitié N. du lot N° 6, con. 2..................
19218	5 août...	Stephen J. Potts	Bande sur façade du loc 6 et bande sur façade du lot 7, C. 1..
19219	28 juillet..	Wm. N. Stephens *et ux.*	Parties de la moitié N. et de la moitié S. du lot 6, C. 1, et partie de la moitié Est du lot 6, C. 2....................
19220	4 août	E. E. Stephens *et ux*...	Partie de la ½ S. du lot 7, C. 3 ....
19291	25 juillet..	James Owns *et ux*.....	Parties de ½ S. des l. 6 et 7 et 8 et part. de la ½ N. du lot 8, C. 3
19292	23 août...	Alex. T. Green *et ux*..	Parties des lots 13 et 14, lit de la rivière Est ....
	1909.		
*19293	16 janv. .	Sydney R. Goodwin ..	Parties des lots Nos 106 et 107, C. 1, Est de rue Yonge........
	1911.		
19294	16 sept....	Wm. Jno. Doxsee *et ux.*	Partie du lot N° 9, C. VI (ville de Campbellford............
19295	29 juillet..	Wm. Potts *et ux*.. ..	Partie de la ½ S du lot N° 7, con. 1........................
19296	16 juin...	Wm. McKenzie (Mortgagee of Matheison property).	Partie du lot 25, C. 1 ....
19299	29 août..	Ada Jane Shaw and Harper Shaw.	Parties des lots 23 et 24 S., bloc de Campbellford et parties du lot 10, C. 7 (ville de Cambellford)................
19300	24 " .	Ellen Farrell.........	Partie du lot 17, Bloc Sud..............................

durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

DE RAPIDE PLAT.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Morrisburg	Dundas, Ont	0·165 acre	500 00

LA TRENT.

Sydney	Hastings, Ont		35 00 et nouvelle route.
Campbellford	Northumberland	0·19 acre	400 00
"	"	0·25 acre	200 00
Murray	Hastings, Ont	0·445 acre	1 00
Campbellford	Northumberland	2·32 acres	900 00
Seymour	"	8·8 acres	355 00
"	"	60·5 acres	2,600 00
"	"	4 acres	200 00
"	"	27 acres	1,010 00
"	"	122·9 acres	7,959 50
"	"	9·3 acres	325 50
"	"	16 acres	500 00
Campbellford	"	1·11 acre	500 00
E. Gwillimbury	York, Ont	31·54 acres	2,840 00
Seymour	Northumberland	0·54 acre	500 00
"	"	23 acres	1,535 00
Eldon	Victoria, Ont	24·36 acres	1,453 81
Seymour	Northumberland	0·22 acre	925 00
Campbellford	"	1·05 acre	565 00

ACTES

CANAL DE

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1908.		
*19313	6 juin ..	Joseph W. Brammer..	Partie de lot 104, con. 1, E., de rue Yonge....... ... .
	1911.		
19314	13 juin ..	Henry Hulse *et ux*....	Partie de lots 2 et 3, con. 2, E., de rue Yonge....... ....
	1908.		
*19315	16 oct. ..	Martha McClure *et ux*.	Partie de lot 110, con. 1, W., de rue Yonge............ ....
*19316	29 mai ..	John Richer..........	Partie de lots nos 97 et 98, con. 1, E., de rue Yonge..........
*19317	26 mai ..	W. C. Howard *et ux*...	Partie de lot no 4, con. 2, O., de rue Yonge................ ..
*19318	21 janv. ..	Edith Artt *et mar*.....	Partie de lot 109, con. 1, O., de rue Yonge..................
*19319	11 fév. ..	Hiram West *et ux*.....	Partie de lot 110, con. 1, O. de rue Yonge.... ....
	1911.		
19320	9 juin ..	Martin W. Barker *et ux*.	Partie du lot no 8, con. 2, E., de rue Yonge..................
19321	23 août ..	Jno. Rellis *et ux*	Terrain dans township de Campbellford....................
19322	31 oct. ..	R. P. Grills *et ux*......	Droit de passage sur partie du lot 8, con. 4.......... ....
19323	29 juillet..	Richard N. Grills *et ux*.	Partie de la moitié N. du lot 9, con. 4....... . . . .
19336	15 avril ..	Charles E. Lundy.....	Partie du lot 8, con, 2, E., de rue Yonge......................
19337	10 mai ..	Jos. W. Brammer *et ux*.	Partie du lot 9, con. 2, E., de rue Yonge................
	1908.		
*19338	22 juin ..	Maud. L. Wesley	Partie de lot 103, con. 1, E., de rue Yonge.................
	1911.		
19339	9 juin ..	Chas. Watson *et ux*...	Partie du lot 7, con. 2, E., de rue Yonge ....
	1908.		
*19340	26 mai ..	Frank W. Kelly *et ux*.	Partie du lot 5, con. 2, E., de rue Yonge .. ..
	1911.		
19341	1er sept. .	Robt. H. Bishop *et al*.	Partie de moitié O. du lot 27, con. 2 et parties des lots 3, 4, 5 et 6 sur côté sud de la rue Queen, Balsover.............
19382	23 oct. ..	Rosannah Boyd. ..	Partie du lot 5, bloc sud de la ville de Campbellford..........
19383	23 nov. ..	Edward T. Morton *et al*.	Parties des lots nos 6, 7, 8 et 9 dans le bloc de la rivière, côté Est de la rue George, Campbellford............. ..... .
19384	3 nov. ..	Emily S. Rowed *et al*..	Lots nos 14, 15, 17, 16, 18, 19 et parties des lots nos 13 et 20 bloc de la rivière, Campbellford. ....
19385	4 oct. ..	Susan Dayman.......	Partie du lot 18, bloc Sud, Campbellford, et parties des lots nos 10 et 11, conc. 7, et parties de la concessions de route entre les dits lots 10 et 11......... . ...
19386	12 oct. ..	Margaret Dunn......	Partie du lot 21, bloc Sud, et partie du lot no 10, con. 7, ville de Campbellford.......... ....
19500	4 nov. ..	Robert Linton *et ux*...	Terrain dans la ville de Campbellford, autrefois partie du lot 10, con. 6 et partie du lot 3, bloc de la rivière sur côté O. de la rivière Trent.................... .. ..
19501	7 nov. ..	Hulda Green.... . ..	Partie du lot 4, S. bloc de Campbellford.......... ....
	1908.		
*19502	1er sept.	Garibaldi B. Thompson *et ux*.	Parties du lot no 106, conc. 1, E. de la rue Yonge (maintenant dans le village de Holland, Landing)...................
	1911.		
19503	4 nov. ..	Wm. M. Keir *et ux*...	Parties du lot no 10, con. 6, dans Campbellford ....
19504	3 nov. ..	Emily S. Rowed *et al*..	Parties du lot no 68 et 69 dans bloc 'F', ville de Campbellford.
	1908.		
*19505	3 nov. ..	Jane Stephenson......	Partie du lot 11, sur côté E. de rue Yonge, Holland Landing.
	1911.		
19511	3 oct. ..	Thos. B. Haig *et ux*...	Parties de ½ N. et de ½ S. du lot 8, con. 5.................
19512	4 nov. ..	Jas. Gibson *et ux*......	Part. du lot 10, con. VI, (maint. dans ville de Campbellford).
	1912.		
19515	15 fév. ..	Fred C. Jewett *et ux*..	Partie du lot 24, dans bloc S. (ville de Campbellford).......

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

—(*Suite*).

TRENT—(*Suite*).

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
E. Gwillimbury	York, Ont	6.26 acres	812 00
"	"	20.02 acres	4,000 00
"	"	0.65 acre	30 00
"	"	6.9 acres	1,200 00
"	"	18.97 acres	3,475 00
"	"	7 acres	450 00
"	"	8.5 acres	212 50
"	"	2.91 acres	350 00
Seymour	Northumberland, Ont	0.51 acre	375 00
"	"	65 p. de large	450 00
"	"	7.8 acres	275 00
E. Gwillimbury	York, Ont	18.01 acres	2,000 00
"	"	10.94 acres	1,594 00
"	"	1.3 acre	100 00
"	"	1.05 acre	100 00
"	"	16.07 acres	3,000 00
Eldon	Victoria, Ont	0.5 acre	124 00
Seymour	Northumberland	0.03 acre	15 00
"	"	0.24 acre	800 00
"	"	0.75 acre	3,735 00
"	"	0.39 acre	300 00
"	"	0.21 acre	800 00
"	"	0.29 acre	1,539 84
"	"	0.002 acre	5 00
E. Gwillimbury	York, Ont	{0.24 / 0.60} acre	84 00
Seymour	Northumberland	0.07 acre	11 50
"	"	0.12 acre	200 00
E. Gwillimbury	York, Ont	0.01 acre	75 00
Seymour	Northumberland	61.10 acres	3,500 00
"	"	0.08 acre	205 00
	"	0.08 acre	900 00

ACTES

CANAL DE

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1911.		
19516	3 nov. ..	Carrie Maines...	Partie du lot 22, dans bloc sous l'eau ou est de la rivière dans la ville de Campbellford.
	1912.		
19517	15 janv...	Mary Bateson *et al*....	Partie du lot 17, dans bloc sous l'eau ou est de la rivière, et partie du lot 10, C. 6 (maintenant dans la ville Campbellford)
19535	15 fév. ...	Louis H. Stephens *et al.*	Parties des lots 24 et 25, bloc sud, ville de Campbellford.
	1911.		
19538	29 nov....	Carrie Maines *et al*....	Parties de l'emplacement entre bloc sud, et eau du bloc de la rivière est, Campbellford.
19563	8 sept. ..	Annie L. Foster.....	Parcelle de terre entre bloc sud, et eau du bloc de la rivière-est et pointe du lot 10, C. 7 (maintenant dans la ville de Campbellford).
	1909.		
*19564	28 mai ...	Sarah A. Denne	Parties des lots n[os] 103, 104, 105 et 106, et partie de l'allocation pour route entre lots n[os] 105 et 106, C. 1.

CANAL

	1911.		
19127	7 avril...	Charles D. Winn *et ux.*	Lot n° 18 et parties de lot n[os] 19, 20, 21, sur le côté nord de la rue Clarence; lots 18 et 19 et parties de lots 21, 22 et 23, sur le côté de la rue du Parc.

* Trop tard pour insérer dans le rapport de l'année.
** Sauf réserve 12′ x 100′ à Lucy D. McManus.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

(Fin.)

LA TRENT—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
Seymour....	Northumberland, Ont.........	0.2 acre........	1,530 00
"	"	{0.11 / 0.03} acre......	400 00
"	"	0.24 acre...	1,200 00
"	"	0.03 acre.......	140 00
"	"	0.05 acre.......	800 00
E. Gwillimbury................	York, Ont..................	40.2 acres.......	5,000 00

WELLAND

Humberstone..................	Welland, Ont................		4,000 00

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

LETTRES PATENTES émises par le ministère des Chemins de fer et Canaux au cours de l'exercice clos le 31 mars 1912.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

Numéro.	Date.	Bénéficiaire.	Description.	Superficie.	Montant.	Remarques.
	1912.				$ c.	
19368	17 janv...	Mary Plommer.......	Acte de décharge relatif à partie du lot 261, district de New-Westminster..........	0·64 ac........	1 00	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro.	Date.	Bénéficiaire.	Description.	Superficie.	Montant.	Remarques.
	1911.					
19157	23 juin..	Silas W. Copp...	Acte sur terre dans la ville de Sackville, comté de Westmoreland, N.-B	0·1 ac........	....	

CANAL DE LA TRENT.

Numéro.	Date.	Bénéficiaire.	Description.	Superficie.	Montant.	Remarques.
	1911.					
19229	24 août...	Hon. Jas. Cockburn *et al*	Révocation des lettres patentes n° 3264 datées du 9 décembre '69, accordant la permission de conserver et maintenir une certaine digue en travers de la rivière de la Trent à Campbellford, Ont.........	....	....	
19328	5 déc..	Thos. Robinson.. . . .	Acte relatif à une partie du demi-lot O. n° 25, C. 10, township d'Eldon, comté de Victoria, Ont	2·75 ac.......	....	

CANAL WELLAND.

Numéro.	Date.	Bénéficiaire.	Description.	Superficie.	Montant.	Remarques.
	1911.					
19248	1er sept..	Ville de Ste-Catherine.	Acte d'une partie du lot 13, C. 6, T. de Gratham, comté de Lincoln, Ont......	13·55 ac..	1,016 25	

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

TRANSFERT de propriété par le ministère des Chemins de fer et Canaux au cours de l'exercice clos le 31 mars 1912.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro.	Date.	Cédant.	Description.	Superficie.	Montant.	Remarques.
	1911.					
19228	5 oct.....	Ministère des Travaux publics.	Transfert d'une portion du quai du ch. de fer Intercolonial à Sydney, N.-B.	1,800 sq. ft.	....	Arrêté du conseil.
			CANAL DE CORNWALL.			
	1911.					
19193	31 juillet..	Township de Cornwall.	Transport d'un ponceau et de clôtures sur la route de Montréal, township de Cornwall, comté Stormont, Ont.	....	....	....
			CANAL WELLAND.			
	1911.					
19246	11 sept ...	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	Partie du lot n° '1A' de la subdivision du lot 28 C. 1, village de Port Colborne, T. de Humberstone, Ont.	0.525 acre.	....	Arrêté du conseil.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

DOMMAGES acquittés au ministère de Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			$ c.
19171	21 juillet..	La Charlton Steam Shipping Co., Ltd.	Pour dommages au steamer *Hollinside* par wagon du ch. de f. Intercol. au quai de Pugwash, N.-E	150 00
19247	23 sept....	Mary McNeil et Donald J. McNeil.	Pour plaintes en dommages à la suite de la mort de John Edward McNeil.	750 00
19288	16 oct	Marguerite Morton.....	Pour blessures reçues par John Morton dans accident de ch. de f. de Nash Creek, N.-B., 6 oct 1909.	1,000 00
19356	16 déc....	Mary Ann Gunnip (exécuteur testamentaire de James Gunnip)........	Pour plaintes en dommages par suite de l'accident de James Gunnip sur le ch. de fer du gouvernement.	500 00
	1909.			
*19392	2 août....	Evêque catholique romain du diocèse de Chatham, N.-B.	Pour terre prise pour continuation de voie de service à Petit-Rocher, paroisse de Beresford, comté Gloucester, N.-B., et dommages.	600 00

CANAL RIDEAU.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1912.			
19514	12 mars...	Township de Bedford....	Pour dommages résultant de l'inondation de certaines routes dans township de Bedford, comté Frontenac, Ont., par les eaux des réservoirs des lacs Wolfe et Bob, se rattachant au canal.	1,000 00

CANAL DE SAULT SAINTE-MARIE.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			
19195	18 août...	John Erickson..........	Dommages causés par l'accident de John Erickson dû à la chute d'une planche, du mur du canal.	750 00

CANAL DE SOULANGES.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			
19156	1er juillet	J. B. Besner............	Dommages au pont, au dessus du canal, route St-Antoine.	63 00

CANAL DE LA TRENT.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			
19082	20 avril...	Elizabeth Jackson *et mar.*	Pour dommages au lot n° 3, c. 8 et lot 3, c. 9, town. de S. Burleigh, c. de Peterborough, Ont.	198 00
19083	1er mai..	Mary Ann Routley *et mar.*	Pour dommages à partie S.E. de l'Ile n° 7, Lac des Pierres, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	200 00
19096	2 mai....	Henry S. Bernard. ..	Pour dommages au lot n° 6 comté A, township de S. Monaghan, comté de Northumberland, Ont.	80 00
19097	29 avril...	Wm. Jno. Baptie et Wesley Sherin (exécuteur testamentaire de Peter Baptie).	Pour dommages à l'Ile n° 12, Lac des Pierres, town. de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	225 00
19111	12 avril...	Michael Twomey *et al.*.	Pour dommages au ¼ N.E. du lot 18, comté 6, towship d'Emilie, comté de Victoria, Ont.	75 00
19112	24 avril...	Richard W. Johnson *et ux*	Pour dommages au lot n° 6 c. 4. township de Stanhope, comté de Haliburton, Ont.	85 00
19113	26 mai....	John H. Hubble *et ux*...	Pour dommages au ½ lot O. n° 30 et ½ lot O. n° 31 c. 11, township de Dummer, Peterborough, Ont.	450

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT —*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			$ c.
19128	27 mai....	Thos. J. W. E. Storey *et ux.*	Pour dommages sur ¼ N.O. du lot 19, c. 3, towns. d'Emilie, comté de Victoria, Ont.	240 00
19129	1er mai...	Patrick Y. Crowley *et ux*	Pour dommages sur ½ lot S. n° 5, c. 10, township d'Ennismore, comté de Peterborough.	30 00
19130	30 avril...	James Acton *et ux*.....	Pour dommages sur l'île n° 9, et sur lot n° 3, etc., towns. de S. Burleigh, comté Peterborough, Ont.	398 00
19131	27 mai....	Thos. Cavanagh *et ux*....	Pour dommages sur ¼ S. E. du lot n° 7, c. 8, towns. d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	108 00
19138	16 mai....	Robt. H. Casey *et al.*....	Pour dommages sur ½ lot S, n° 18, c. 4, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00
19170	20 avril...	William McGuire *et al.*..	Pour dommages sur lot n° 5 et sur ½ lot O. n° 5, c. 13, towns. de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	150 00
19287	28 sept....	John J. McBain *et ux*...	Pour dommage sur l'île n° 16 "A" towns. de S. Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	400 00
19289	28 juillet..	Daniel Maloney *et al*...	Pour dommages sur partie du lot 9, c. 10, towns. de Douro, comté de Peterborough, Ont.	25 00
19290	31 juillet..	Jos. A. Brown *et al* (succ. de Robt. Brown).	Pour dommages sur ½ O. lot 30, c. 5, tonwship de Dummer, conté de Peterborough, Ont.	40 00
*19308	25 mars...	Stephen H. O'Connor *et al*	Pour dommages sur ½ S. du lot 2, c. 7, township, d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	400 00
19309	18 juillet..	Susan F. Irwin *et conjux.*	Pour dommages sur lots n°s 48 et 49 c. 15 township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	750 00
19329	9 nov.....	John H. Fallis *et al*.....	Pour dommages sur lot n° 7, c. 3, township de S. Monaghan, comté de Northumberland, Ont.	560 00
19330	14 nov....	Wm. Pamment *et al*.....	Pour dommages sur ½ N. du lot n° 15 c. 2, towns. de S, Monaghan, comté de Northumberland, O.	525 00
19331	15 déc....	Township of Bexley.....	Pour dommages aux routes publiques, rues et grandes rontes, townships de Bexley, comté de Victoria, Ont.	1,000 00
19332	14 juillet..	Isaac Moore *et ux*.......	Pour dommages sur ½ N. du lot 23, c. 6, towns. d'Emilie, comté de Victoria, Ont.	80 00
19333	25 nov....	Robt. T. Hill *et al*......	Pour dommages sur lot n° 9, c. 6, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	320 00
19334	24 octobre	John J. Northey *et al*...	Pour dommages sur ½ N du lot 31, c. 15, towns. de Smith, comté de Peterborough, Ont.	100 00
19335	3 nov....	Eustace H. Grubb *et ux*..	Pour dommages sur l'île n° 83, towns. de Burleigh (division sud) comté de Peeerborough, Ont.	25 00
19355	19 sept....	Jas. J. Nicholls *et ux* ...	Pour dommages sur lots n°s 9 et 10 sur côté N. de la rue de l'Eglise, et lot n° 13, sur côté de la rue Victoria, village de Omemee, c. Victoria, Ont.	80 00
19387	15 nov....	Samuel Truman *et al*....	Pour dommages sur ½ E. du lot 22, c. 8, towns. d'Eldon, comté de Victoria, Ont.	175 00
19388	14 sept....	Isabel Eastwood *et al*....	Pour dommages sur portion de réserve nommée Esplanade O. sur plan de la portion du lot 12, situé à l'ouest de la route de communication, towns. de Smith, comté de Peterborough, Ont.	400 00
19389	17 juillet..	Mary Jane Adams *et al*..	Pour dommages sur lot 1 et ½ O. du lot 2 c. 17 township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	63 00
19390	28 août...	Wm. Miles *et ux*..	Pour dommages sur partie du lot 31, c. 6 et ½ O. du lot 30, c. 7, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	208 00
19391	29 juillet..	George Irwin *et ux*......	Pour dommages sur lot 2 sur côté S. sur la rue des Fesnes, village de Port Colborne, comte de Welland, Ont., causé par le réhaus. de la rue.	440 00
19412	11 juillet..	Mary H. Kelly *et al* (estate of W. S. Kelly.	Pour dommages sur ½ E. du lot n° 2, c. 17, towns. de Hervey, comté de Peterborough, Ont.	48 00
19413	10 mai....	John Krager *et ux*......	Pour dommages sur ½ N. de la moitié O. du lot 23, c. 16, towns. de Hervey, comté de Peterb., Ont.	60 00
19507	30 déc. ...	Township of Emily......	Pour dommages sur certaines concessions de routes municip. dans towns d'Emilie, co. Victoria, Ont	1,975 00

Dommages acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercices clos le 31 mars 1912—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
				$ c.
*19508	1910. 19 nov....	Wm. H. Bradburn *et ux.*	Pour dommage sur ¼ S. du lot 20 et lot n° 21, c. 5, towns. d'Emily, comté de Victoria, Ont.	352 00
19510	1912. 26 février.	Roy Northey *et al*... ..	Pour dommages sur ½ O. du lot 28, c. 14, towns. de Smith, comté de Peterborough, Ont.	60 00
*19513	1910. 1er nov...	Leo Cadigan............	Pour dommages sur part. du lot 4 c. 10 d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	1 00
19519	1912. 7 mars...	Township of Smith *et al.*	Pour dommage sur partie du lot 12, O. de la route de communication, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	450 00
19520	1911. 27 nov....	Wm. A. Davis *et al*.....	Pour dommages sur ½ S. du lot 19, c. 8, towns. d'Emilie, comté de Victoria, Ont.	150 00
19522	1912. 27 janv...	Ann Anderson..........	Pour dommages sur 7 acres E. partie de lot 12 c. 9, tonship de Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	30 00
19533	1911. 26 octobre	Thos. C. W. McCague *et al.*	Pout dommages sur ½ S et sur ¼ N.E. du lot 19, c. 3, towns. d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00
19536	1912. 27 janv...	Emaline B. Couch.......	Pour dommages sur partie du lot n° 2, c. 1, towns. d'Alwick, comté de Northumberland, Ont.	200 00
19565	5 janv...	Elizabeth Jackson *et al*..	Pour dommages sur lot 4, c. 10, towns. de Burleigh, (division sud) comté de Peterborough, Ont	240 00
19566	23 janv...	Willam Puffer *et ux*......	Pour dommages sur ½ O. du lot n° 32, c. 10, towns. de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	75 00
19567	1911. 28 nov....	William Batten *et al*	Pour dommages sur île n° 7, lac Buckhorn, towns. de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	75 00
19568	20 juillet..	Ann Anderson *et al*......	Pour dommages sur lot n° 2 du côté nord de la rue des Fresnes, village de Port-Colborne, Ont.	600 00

CANAL WELLAND.

19127	1911. 7 avril...	Charles D. Winn *et ux*...	Pour dommages sur lot 17. côté nord de la rue Clarence et sur lot n° 17 sur côté S. de la rue Park, Port-Colborne, Ont.	550 00

Trop tard pour rapport de l'année dernière.

H. F ALWARD,
Secrétaire légiste.

TROISIÈME PARTIE

Rapport du Bureau de Contrôle des Chemins de Fer du Gouvernement et autres Officiers

POUR L'ANNÉE 1911-12

Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

W .B. McKenzie, ingénieur en chef, chemin de fer Intercolonial.

T. C. Burpee, ingénieur de la voie, chemin de fer Intercolonial.

G. R. Joughins, ingénieur de la traction, chemin de fer Intercolonial.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité, chemin de fer Intercolonial.

Compte rendu des accidents, l'Intercolonial.

T. C. Burpee, ingénieur de la voie, embranchement de Windsor.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité, embranchement de Windsor.

W. B. McKenzie, ingénieur en chef, chemin de fer de l'I.-P.-E.

H. McEwen, surintendant, chemin de fer de l'I.-P.-E.

W. S. Poole, ingénieur-mécanicien, chemin de fer de l'I.-P.-E.

W. T. Huggan, comptable et inspecteur de la comptabilité, chemin de fer de l'I.-P.-E.

Compte rendu des accidents, chemin de fer de l'I.-P.-E.

Le président et le secrétaire de la Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat.

MONCTON, N.B., 14 juin 1912.

MONSIEUR,—Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat a l'honneur de vous remettre le rapport suivant sur le fonctionnement de ces chemins de fer au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Le conseil était constitué comme suit:

M. A. W. Campbell, I.C., président, Ottawa.
M. D. Pottinger, I.S.O., vice-président, Moncton.
M. E. Tiffin, gérant du trafic général, Moncton.
M. F. P. Brady, surintendant général, Moncton.
M. J. B. T. Caron, solliciteur-général, Moncton.

Il y a eu durant l'année onze réunions du conseil, dont trois à Montréal et huit à Moncton.

Les chemins de fer placés sous l'administration du conseil sont:—

L'Intercolonial, l'embranchement de Windsor et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Il est tenu des comptes séparés pour chacun de ces chemins de fer, et ils seront considérés séparément en ce rapport.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sont inclus de la part des fonctionnaires les rapports suivants:—

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital.

Rapport de l'ingénieur de la voie sur les réparations et les réfections des bâtiments et travaux d'art de la voie permanente.

Rapport du surintendant de la traction et du comptable du service mécanique, avec relevés relatifs à ce service. Aussi, les comptes généraux du chemin de fer préparés par le contrôleur, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien de l'équipement.
5. Frais relatifs au trafic.
6. Frais relatifs au transport.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat des moyennes.

Compte rendu des accidents.

La longueur de la voie exploitée pendant l'exercice a été de 1,455·63 milles.

En septembre 1911, on a fait l'acquisition de l'embranchement conduisant de Ferrona-Junction à Sunny-Brae, dans le comté de Pictou. La longueur de cet embranchement étant de 12·52 milles, la longueur de la voie exploitée le 31 mars 1912 était de 1,468·15 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin et de son équipement, le 31 mars 1911, se chiffrait à $93,035,-371.08. On y a ajouté, au cours de l'exercice:—

Freins à air comprimé—amélioration des triples valves.... $	7,150 00
Ponts—renforcement....	53,551 40
Campbellton—agrandissement des installations....	176,810 41
Chatham—déviation de la ligne et embranchement du quai....	210,563 93
Construction de l'embranchement conduisant du village de Hampton à la gare du même nom....	1,711 08
Wagons à marchandises—freins à air comprimé pour les....	12,160 00
Wagons à marchandises—renouvellement des barres d'attelage....	1,999 72
Frédéricton—agrandissement des installations....	42,978 63
Protection générale des grandes routes....	114,266 28
Halifax—quais et bassins à....	98,898 72
Halifax—agrandissement des installations à....	73,989 59
Moncton—Allonge à l'édifice du bureau principal....	80,626 67
Moncton—atelier des locomotives et des wagons, avec outillage, nouveau parc des marchandises et ligne de raccourcissement....	106,936 31
Mulgrave—améliorations à....	28,961 12
New-Glasgow—pose d'une double-voie à....	26,069 15
Construction de la voie....	175 96
Voitures à voyageurs—pour les munir d'extincteurs et de boîtes d'outils de sauvetage....	6,400 00
Princess-Pier—facilités additionnelles....	15 05
Rivière-du-Loup—aménagement de la rotonde....	6,645 41
Matériel roulant....	128,485 13
Steamer *Scotia*—nouvelles machines pour le....	832 68
Stellarton—agrandissement des installations....	30,000 00
Saint-Jean—agrandissement des installations....	25,600 00
Etudes et inspections....	564 69
Mines de Sydney—déviation....	249,929 45
Augmentation des facilités et des installations le long de la ligne....	50,952 23
Pour la construction d'une voie ferrée allant d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, à la ville de Glasgow, et à partir de la dite ligne de chemin de fer au port de Cross-Road-Country jusqu'à l'eau profonde dans le dit port....	113,406 49
Pour la construction d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de Darthmouth, dans le comté de Halifax, en passant par le port de Musquodoboit et la vallée de Musquodoboit jusqu'à Dean's Settlement, dans le dit comté....	24,696 31
Pour la construction d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près d'Alba, dans le comté d'Inverness, jusqu'à la ville de Baddeck, dans le comté de Victoria....	11,121 01
Truro—agrandissement des installations à....	24,951 14
Ce qui porte le coût, le 31 mars 1912, à....	$94,745,819 64

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef et dans le rapport du surintendant de la traction les explications relatives aux dépenses imputables sur le capital.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent ainsi:—

Recettes brutes	$10,593,785 84
Frais d'exploitation	10,591,035 84
Recettes nettes	$ 2,750 00

Il y a une augmentation de $539,569.69 sur l'exploitation du chemin de fer durant l'année. A même ce surplus on a transporté, en mars dernier, $536,819.69 au compte du renouvellement du matériel, de sorte que, lors de la fermeture des livres, à la fin de l'année, ils accusaient des recettes nettes au montant de $2,750.

Entre les recettes brutes de cette année et celles de l'exercice précédent la comparaison s'établit comme suit:—

En 1911-12	$10,593,784 84
En 1910-11	9,863,783 40
Augmentation	$ 730,002 44

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

En 1911-12	$ 3,017,304 63
En 1910-11	2,899,419 82
Augmentation	117,884 81

Les recettes du service des marchandises se comparent comme il suit:—

En 1911-12	$ 7,008,300 49
En 1910-11	6,344,595 66
Augmentation	663,704 83

Les recettes du service de la poste et des messageries se comparent ainsi:—

En 1911-12	$ 568,180 72
En 1910-11	619,767 92
Diminution	$ 51,587 20

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent de la façon suivante:—

En 1911-12	$ 7,215 74
En 1910-11	6,776 30
Augmentation	$ 439 44

Les recettes par mille parcouru par les trains se comparent ainsi:—

En 1911-12	$ 1 43
En 1910-11	1 42

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi qu'il suit:—

En 1911-12	3,416,553
En 1910-11	2,232,895
Augmentation	183,658

Le nombre des voyageurs de diverses localités a augmenté de 158,487, et celui des voyageurs d'entier parcours, de 25,171.

Pour le poids des marchandises transportées, la comparaison est la suivante:—

	Tonnes.
En 1911-12	4,536,599
En 1910-11	4,101,400
Augmentation	435,199

Le transport local des marchandises accuse une augmentation de 367,052 tonnes, et le transport d'entier parcours, une augmentation de 68,147 tonnes.

Annexés à ce rapport se trouvent un certain nombre d'état qui donnent des renseignements détaillés sur le trafic. Les voici:—

Etat des recettes, indiquant les recettes mensuelles du trafic des voyageurs, du trafic des marchandises, des malles et de diverses sources.

Etat relatif aux voyageurs, indiquant le nombre mensuel des voyageurs d'entier parcours ou des trains locaux, et le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Etat relatif aux marchandises, indiquant par mois le nombre de tonnes de marchandises transportées en entier parcours ou par le service local, ainsi que le nombre de milles parcourus.

Etat comparatif, indiquant les principales marchandises transportées au cours de l'exercice et celles de l'exercice précédent.

Etat descriptif des marchandises transportées, indiquant certains des principaux articles.

Etat relatif à la houille transportée, indiquant les gares d'expédition.

Etat indiquant la quantité du sucre brut, du sucre raffiné, du poisson frais, du poisson salé, du grain d'exportation et des marchandises pour l'Europe transportés par le chemin de fer.

Etats du trafic des voyageurs d'outre-mer à Halifax, Saint-Jean et Québec, indiquant le nombre de passagers reçus, par le chemin de fer, de chacun des steamers nommés.

Etats du trafic des marchandises d'outre-mer à Halifax et Saint-Jean, indiquant la quantité des marchandises importées et de celles exportées par les lignes de steamers nommés et transportées par le chemin de fer.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1911-12	$10,591,035 84
En 1910-11	9,595,976 79
Augmentation	$ 995,059 05

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives—	
En 1911-12	1·1248
En 1910-11	1·0777
Par mille parcouru par les trains—	
En 1911-12	1·43
En 1910-11	1·37
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—	
En 1911-12	$ 7,213 86
En 1910-11	6,592 33

L'ingénieur de la voie fait rapport que le chemin, les ponts et constructions de la ligne n'ont jamais été en meilleur état.

Au cours de l'exercice il a été posé 476,048 traverses ordinaires et 190 jeux de traverses d'aiguillage.

Il a été reballasté 151½ milles de voie.

Il a été construit en divers endroit 1·83 milles de nouvelles voies de garage.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

Les clôtures ont été réparées et il en a été construit 30·55 milles.

Les abris paraneige et les clôtures paraneige ont été réparés.

Le surintendant de la traction dit, en son rapport ci-joint, que l'état général du matériel roulant est bon.

Il a été reconstruit dans les ateliers de la compagnie une voiture de colons, cinquante wagons fermés, un wagon réfrigérant, trente-huit wagons plateformes et dix fourgons à marchandises pour en remplacer un nombre égal mis au rancart.

On a construit un wagon à lait et deux des wagons mus à la vapeur ont été convertis en wagons à bagage et en wagons de première classe dans les ateliers du chemin de fer.

On a acheté cinq locomotives à voyageurs du modèle Pacifique et trois locomotives à voyageurs du modèle à dix roues, cinq voitures à voyageurs de première classe, trois voitures de colons, quarante-six wagons-bascule en acier, trois cent soixante et onze wagons fermés, un wagon réfrigérant, soixante-dix wagons-plateformes et deux wagons à bestiaux. Les huit locomotives ont remplacé dix-sept vieilles locomotives du petit modèle, neuf de ces dernières étant en conséquence retranchés du registre; mais la force de traction des huit locomotives modernes dépasse de 6,444 livres la force de traction des dix-sept petites locomotives. Deux des voitures de voyageurs ont remplacé le même nombre mis au rancart. Les quarante-six wagons-bascules en acier ont remplacé trois cents quatre-vingt-trois wagons-bascules de six tonnes qui ont été mis au rancart. Sauf ce qui a été dit ci-dessus les wagons achetés ont remplacé un nombre égal de wagons mis au rancart.

Toutes ces dépenses ont été portées au compte des frais d'exploitation.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$3,710,077 38
Valeur du matériel utilisé	4,192,961 31
Valeur du matériel vendu	282,417 49
Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:	
Divers	568,723 71
Combustible	190,007 97
Matériel pour voie et ponts	620,978 91
Total	$1,379,710 59

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1910-11 a été moyen . Des froids rigoureux ont sévi en certaines localités et il est tombé beaucoup de neige sur la ligne . L'enlèvement de la neige et de la glace a coûté $151,580.68, contre $119,612.80 l'hiver précédent.

L'embranchement de New-Glasgow à Thorburn, appartenant à l'*Acadia Coal Company,* a été exploité par le chemin de fer Intercolonial, donnant un service trihebdomadaire depuis le 12 septembre jusqu'au 14 octobre 1911.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $51.10 et les recettes provenant du transport des voyageurs se sont élevées à $96.90.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La ligne s'étend de la Jonction de Windsor à Windsor, N.-E., et elle a 32 milles de long. Elle est louée à la *Dominion Atlantic Railway,* qui l'exploite et qui a des droits d'exploitation sur l'Intercolonial entre la Jonction de Windsor et Halifax.

Cet embranchement est entretenu par l'Etat, à qui la compagnie remet un tiers des recettes brutes.

On trouvera ci-joints les états suivants des comptes préparés par le contrôleur:—

N° 1. Compte du revenu.
N° 2. Entretien de la voie et des constructions.
N° 3. Bilan général.
N° 4. Etat des recettes.

Aussi le rapport de l'ingénieur de la voie sur les opérations de l'exercice et la condition de l'embranchement:—

Revenu (un tiers des recettes)	$73,176 60
Frais d'entretien	33,854 05
Recettes nettes	39,322 55

Les recettes, si on les compare à celles du précédent exercice, ont augmenté considérablement:—

Recettes, 1911-12	$73,176 60
Recettes, 1910-11	48,191 43
Augmentation	$24,985 17

Il y a eu une légère augmentation en ce qui concerne le transport des voyageurs, mais les recettes du service de la poste sont restées stationnaires. Le transport des marchandises accuse une forte augmentation.

L'ingénieur fait rapport que la voie, les ponts et autres constructions ont été bien entretenus.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce chemin de fer a 267.5 milles de long, et la largeur de la voie est de 3 pieds 6 pouces.

Sont annexés aux présentes les rapports suivants des fonctionnaires:— ..

Le rapport de l'ingénieur en chef sur les opérations imputées sur le compte du capital.

Le rapport du surintendant, qui transmet des relevés des différents comptes préparés par le comptable et le vérificateur, ainsi que le rapport du surintendant du service mécanique et les états qui s'y rattachent, de même qu'un compte rendu des accidents survenus au cours de l'exercice:—

Le coût de l'équipement de la voie, au 31 mars 1911, était de	$8,559,685 47
Les dépenses de l'exercice ont été de	128,041 91
Coût total au 31 mars 1912	$8,687,727 38

Le rapport du surintendant et celui de l'ingénieur en chef donnent les détails et les explications relativement aux dépenses du capital.

Les frais d'exploitation pour l'exercice ont été de	$ 367,203 39
Les recettes brutes ont été de	449,962 91
Deficit	$ 82,759 52

Les recettes brutes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

En 1911-12	$ 367,203 39
En 1910-11	337,419 55
Augmentation	$ 29,783 84

Il y a eu augmentation tant dans le service des voyageurs que dans le trafic des marchandises.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1911-12	$ 449,962 91
En 1910-11	424,104 00
Augmentation	$ 25,858 91

On a fait tous les travaux nécessaires pour l'entretien de la voie permanente, des constructions et du matériel roulant, et tout est en bon état de service.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le rapport de cette caisse, transmis séparément, accuse:—

Balance au crédit, le 31 mars 1911	$ 273,480 01
Contributions des employés au cours de l'exercice	81,119 81
Contributions des chemins de fer	81,119 81
Remboursements reçus	1,482 08
Total	$ 437,201 71
Dépenses totales	135,247 37
Balance	$ 301,954 34
Plus les intérêts	7,280 37
Montant au crédit de la caisse le 31 mars 1912	$ 309,234 71

Au cours de l'exercice, vingt-neuf employés ont été mis à la retraite avec pension sur la caisse et vingt-trois sont décédés, en sorte qu'il restait sur la liste à la fin de l'exercice trois cent quatre-vingt-sept personnes secourues à même la caisse. C'est là une augmentation de six personnes comparativement au dernier exercice.

En mars 1912, M. D. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial à Lévis, Québec, a été nommé membre du conseil pour remplacer M. W. A. Dubé.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

A. W. CAMPBELL, président.
D. POTTINGER, vice-président.
E. TIFFIN, gérant général du trafic.
E. P. BRADY, surintendant général.
J. B. T. CARON, solliciteur général.
Conseil de direction des chemins de fer de l'Etat.

MONCTON, N.-B., 14 juin 1912.

A l'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous remettre le rapport suivant relativement aux dépenses inscrites au compte du capital pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Agrandissement des installations à Halifax—

Un hangar à marchandises a été construit à l'entreprise sur le mur du quai de l'encoffrement (jetée n° 9), à Richmond. Le ministère des chemins de fer a fait poser l'éclairage électrique dans ce hangar.

Dans l'atelier de réparation des wagons on a aménagé des forces devant servir à enlever les vieilles roues des wagons et à poser des roues neuves.

On a adjugé l'entreprise de la constructoin d'une jetée et hangar en béton armé à la tête de ligne en eau profonde (jetée n° 2).

Dans l'atelier de réparation des wagons à marchandises on a installé un râtelier pour faire l'épreuve des triples-valves des freins à air comprimé.

Les lopins de terre suivants, dont on avait besoin pour les améliorations du parc de Richmond, ont été achetés:—

Thomas Flynn, lot n° —1,238 pieds carrés.
Abegail Hunt, lot n° 3—4,734 pieds carrés.
Patrick Dwyer, lot n° 4—4,785 pieds carrés.
Isaac Creighton, lot n° 5—10,320 pieds carrés.
John McKinnon, lot n° 6—5,108 pieds carrés.
Isaac Creighton, lot n° 7—7,657 pieds carrés.
Richard Shea, lot N° 8—5,543 pieds carrés.
Emma F. and Susan L. Knowlton, lot n° 9—12,521 pieds carrés.

On a posé dans le parc de Richmond 7,622 pieds, mesure linéaire, de voie.

On a fait les sondages et forages nécessaires en vue des améliorations projetées du port.

Agrandissement des installations à Truro—

On a préparé les plans et devis d'une gare en pierre pour les voyageurs et d'un hangar pour les marchandises. Des soumissions ont été demandées, des entreprises ont été adjugées et les travaux de construction ont été commencés.

Les terrains suivants, requis pour les améliorations ont été achetés:
Howard O. Christie, 14,476 pieds carrés.
James D. Ross, 16,104 pieds carrés.

Double voie à New-Glasgow—

On a posé une deuxième voie à travers le parc de New-Glasgow, 0·58 milles.

Agrandissement des installations à Stellarton—

On a préparé des plans et devis, demandé des soumissions et adjugé des entreprises pour six nouvelles stalles dans la rotonde. L'édifice a été virtuellement achevé. Les matériaux requis pour le système de chauffage à eau chaude a été commandé et livré, et l'on a commencé l'installation de l'appareil qui sera complétée durant l'exercice financier de 1912-13.

On a posé 1,061 pieds linéaires de nouvelle voie.

Allonge à l'édifice du bureau principal à Moncton—

On a préparé des plans et devis, demandé des soumissions et adjugé l'entreprise d'une allonge à l'édifice du bureau principal. Les travaux de construction sont passablement avancés.

On a adjugé les entreprises de l'ascenseur électrique et du calorifère à eau chaude dont cet édifice avait besoin et les travaux d'installation sont en bonne voie d'exécution.

Tous les travaux relatifs à l'électricité, dans cet édifice, sont faits à la journée par nos employés du service électrique.

Les travaux seront terminés au cours des premiers mois de l'exercice financier de 1912-13.

Agrandissement des installations à Saint-Jean—

On a posé 1,300 verges carrées de pavage en granit dans le parc des hangars à marchandises et de la gare et sur la route qui conduit de la gare à la rue Pond.

La salle des machines à l'élévateur a été agrandie et l'on y a installé une nouvelle chaudière et un nouveau générateur, ce qui donne une force motrice suffisante pour fournir toute l'électricité requise à cet endroit par le chemin de fer Intercolonial.

L'éclairage était autrefois fournie par la Compagnie des Tramways de Saint-Jean, et par deux petits appareils placés dans l'élévateur et la rotonde qui ont été démolis. Notre outillage ne fonctionnant pas durant le jour, l'éclairage électrique est fourni aux bureaux des marchandises et au bureau ouvert en ville pour la vente des billets, par la Compagnie des Tramways de Saint-Jean.

On a posé une deuxième voie entre les parcs de l'Ile et Cold-Brook, soit une distance de 1·10 milles.

Agrandissement des installations à Frédéricton—

On a construit une nouvelle gare en brique et en pierre pour le service des wagons.

Les terrains suivants dont on avait besoin pour les améliorations projetées ont été achetés des personnes suivantes:

John G. Boyd, lot n° 1—8,448 pieds carrés.
James D. Lynn, lot n° 2—718 pieds carrés.
Succession de Catherine E. Coy, lot n° 3—1,932 pieds carrés.
A. D. Thomas, lot n° 3—Constructions.
Mme Ellen Flanagan, lot n° 4—9,400 pieds carrés.
N. Moore, lot n° 5—7,500 pieds carrés.
R. W. McLellan, lot n° 5—Constructions.
A. F. Randolph et Fils, lot n° 6—9,115 pieds carrés.

Agrandissement des installations à Campbellton—

On a construit une gare en brique avec parement en pierre.

On a construit en partie un quai en béton à la nouvelle gare. Il a fallu suspendre les travaux l'automne dernier lorsque le temps est devenu trop froid. Ils seront achevés au printemps dès que la température le permettra.

On a construit des salles de repos pour les préposés au service des trains et des locomotives.

Par suite du nouvel aménagement du parc on a construit à la journée un nouveau hangar en bois pour les marchandises qui avait été provisoirement construit après l'incendie a été démoli et les matériaux qui avaient servi à la construction ont été utilisés pour le hangar permanent.

On a construit un atelier de réparation des wagons.

On a construit un hangar à sable.

On a aménagé une fosse dans la rotonde pour changer les roues du matériel roulant.

Les soutes à charbon ont été démolies et érigées sur un nouvel emplacement près de la rotonde. Trois nouvelles soutes ont été construites.

On a construit un quai de chargement, ainsi qu'un passage souterrain.

On a posé 21,485 pieds linéaires de voies nouvelles.

Déviation de la ligne à Chatham et embranchement du quai—

On a terminé les travaux de l'entreprise adjugée l'an dernier pour la déviation de la ligne à partir de la station de Nelson, en allant vers l'est à travers la ville de Chatham, de là à un endroit situé à environ 1¼ mille à l'est des limites de la ville, à trois milles à l'ouest de Loggieville, soit une distance de 8.28 milles.

Le ballastage, qui n'était pas compris dans l'entreprise ci-dessus, sera fait dans le cours de l'année prochaine.

On a préparé des plans pour un nouveau hangar à marchandises à Chatham et pour transformer en hangar à marchandises la gare actuelle de Nelson. On a commandé les matériaux nécessaires pour ces hangars.

On a préparé des plans et devis pour de nouvelles gares à Chatham et à Nelson.

On a payé aux personnes suivantes le terrain requis pour l'emplacement de la voie:

Lot n° 2, Jos. Gardner.
Lot n° 9a, John P. Burchill.
Lot n° 9b, John P. Burchill.
Lot n° 63a, Alex. Fraser.
Lot n° 81, F. M. Tweedie.
Lot n° 85, Richard Walsh.
Lot n° 88, Révérend Jos. Théberge.
Lot n° 93, J. D. Creaghan.
Lot n° 96, W. S. Loggie.
Lot n° 97, J. C. Miller.
Lot n° 98, J. C. Miller.
Lot n° 122, John Irvine.
Lot n° 129, succession de James Bremner.
Lot n° 133, Mme Francis McEwen.
Lot n° 134, Helen Dickeson.
Lot n° 135, Peter England.

On a préparé les dossiers pour les causes suivantes qui seront soumises à la Cour d'Echiquier:

Lot n° 1, John O'Brien.
Lot n° 37, Wm. Wilkinson.
Lot n° 43 et 43a, John McLaggan.
Lot n° 44, Geo. E. Fisher.
Lot n° 75a, Elizabeth Watt.
Lot n° 77a, Elizabeth Watt.
Lot n° 83, l'hon. L. J. Tweedie.
Lot n° 87, A. F. et A. R. Loggie.
Lot n° 96, W. S. Loggie.
Lot n° 104a, Miramichi Lumber Co.
Lot n° 104b, Miramichi Lumber Co.
Lot n° 106, Mlle Mary McLaughlin.
Lot n° 111, Miramichi Lumber Co.
Lot n° 130, Thos. Foley.
Lot n° 131, Thos. Foley.

Outillage de rotonde, etc., à la Rivière-du-Loup—

On a posé un égout en fonte de 8 pouces à partir de la fosse de la rotonde jusqu'au bassin sur la ligne-mère de l'égout conduisant à la rivière.

Etudes de lignes et inspections—

Une étude préliminaire de ligne, avec instruments, a été faite de Little-Narrows à Whycocomagh.

Ateliers de locomotives et de wagons avec outillage, et nouveau parc à marchandises et ligne de raccourcissement à Moncton—

On a installé dans le chantier du bois de construction deux bornes-fontaines et le tuyautage nécessaire à la protection contre l'incendie. .

Voir dans le rapport du surintendant de la traction les détails des grues à escoperches, rateliers pour épreuves des triples-valves de freins à air comprimé, fosses pour voitures à voyageurs, soutes à déchets, cylindres de sûreté pour planeurs à cinq ébaucheurs, fourneau à rivets et machines à boulons pour la voie, machine à coudre et à ourler les tapis, lances de manches à eau et échelles égoûts de latrine, égoûts des ateliers, outillage de soudure à oxygène acétylène, deux hydrauligraphes, ventilateur au-dessus de l'appareil à poser les bandages dans la forge.

On a posé sur l'édifice de l'outillage de production du gaz une toiture en poix et gravier.

On a payé la somme prescrite par le jugement de la cour d'Echiquier dans la cause de Walberg vs. King au sujet des égoûts et de l'aqueduc pour les nouveaux ateliers et le parc.

On a payé à Geo. B. Willett et F. M. Tennant, le prix du lot n° 7 pour l'emplacement de la voie de raccourcissement.

Agrandissement des installations et augmentation des facilités le long de la ligne—. .

Sainte-Flavie.—On a construit un hangar à sable du type régulier.

Sainte-Flavie.—On a posé 1,000 pieds linéaires de nouvelle voie.

Sainte-Flavie.—On a construit un glacière.

Mulgrave.—On a agrandi la salle des machines.

Lourdes.—On a construit une gare.

Rivière Jacquet.—On a agrandi la salle d'attente et la salle des bagages.

Moffatts.—On a construit un hangar à marchandises.

Mitchells.—On a construit un quai de chargement et posé 500 pieds de voie de garage.

Maccan.—On a posé dans le parc 904 pieds de voie nouvelle.

Torryburn.—On a construit une nouvelle voie de garage de 346 pieds de longueur, aussi un quai de chargement.

Carmel.—On a construit un nouveau hangar à marchandises.

Saint-Wenceslas.—On a construit une allonge au hangar à marchandises.

Sainte-Monique.—On a amené l'eau au logement de l'agent.

Pugwash-Junction.—On a construit un quai de chargement et posé 405 pieds linéaires de voie.

Sainte-Anne.—On a posé un tuyau de colonne d'eau.

Tatagamouche.—On a installé un calorifère à air chaud dans la station et installé des latrines.

Quispamis.—On a construit un nouveau hangar à marchandises.

Entre Saint-Michel et Sainte-Perpétue.—On a posé une ligne télégraphique.

Linwood.—On a construit un abri et un quai.

Ashfield (croisement).—On a posé une voie d'évitement de 360 pieds de longueur à environ 1½ mille à l'ouest d'Orangedale.

Saint-Augustin.—On a construit une voie d'évitement de 821 pieds de longueur.

Sainte-Perpétue.—On s'est procuré le terrain pour la voie de garage.

Proberts.—On a construit un quai abrité.

Entre le vieux chemin du lac et Saint-Alexandre.—On a posé une voie d'évitement de 401 pieds de longueur.

McKays.—On a prolongé de 540 pieds la voie d'évitement.

Moir's-Dump.—On a construit un ponceau.

Lévis.—On a construit une glacière.

Lévis.—On a construit un quai en béton.

Lévis.—On a payé à la succession William Rhodes, 1,783 pieds carrés de terrain.

Garage de Bear-Brook.—On a acheté du terrain pour les installations de chargement.

Sydney.—On a posé une borne-fontaine près de l'enclos des animaux à l'extrémité est du hangar à marchandises.

Oxford.—On a amené l'eau à la gare en reliant un tuyau d'un pouce à l'aqueduc de la ville.

Puits aux gares.—On a procuré de l'eau aux gares de Tobins, Beau-Rivage et Elmsdale.

Amherst.—On a posé sur la route de la gare 8,133 pieds de pavage de macadam et de béton.

RENFORCEMENT DES PONTS.

Pont de la rivière du Sud—

Ce pont est à 9 travées de longerons boulonnés. Sept des travées ont été renouvelées sur une longueur de 65 pieds, durant l'année, et l'on a fait les changements nécessaires à la maçonnerie.

Pont d'Etchemin—

Les plaques d'acier pour le nouveau pont à longerons, de 49 pieds de longueur, ont été livrées et seront posées au commencement de l'année prochaine.

Pont d'Antigonish—

Le pont en fermes boulonnées, une travée, 168 pieds d'axe en axe de la portée, dont les matériaux avaient été livrés l'an dernier, a été érigé.

Pont du réservoir de Bagot—

Une travée de longerons boulonnés, de 23 pieds de longueur, a été érigée.

Croisement inférieur de Nelson—

Une travée de longerons d'acier, de 34 pieds de longueur a été posée.

Durant l'année les travées suivantes en poutres laminées ont été construites et érigées par nos équipes du service des ponts:

	Pds.	Pcs.
A 2½ milles à l'est de la gare du Havre au Bouche, 1 travée..	12	
A 1 mille à l'est de la gare de Linwood, 1 travée........	12	
A ½ mille à l'ouest de la gare de Linwood, 1 travée......	11	
A 1½ mille à l'ouest de la gare de Burquet, 1 travée......	17	
A ¾ de mille à l'ouest de la gare d'Antigonish, 1 travée...	19	
A ½ mille à l'ouest de la gare de James-River, 1 travée....	12	6
A ¼ de mille à l'ouest de la gare de Woodburn, 1 travée....	11	
A 1 mille à l'ouest de la gare de Truro, 1 travée........	11	
A ½ mille à l'ouest de la gare de Londonderry, 1 travée....	11	6
A 2 milles à l'ouest de la gare de Londonderry, 1 travée....	11	6
A ¼ de mille à l'est de Westchester, 1 travée..........	11	
A ½ mille à l'ouest d'Oxford-Junction, 1 travée........	10	6

A 3 milles à l'ouest de Springhill, 1 travée.	9	6
A ½ mille à l'ouest de Passekeag, 1 travée.	18	6
A 1½ mille à l'ouest de Coal-Branch, 1 travée.	11	
A ¼ de mille à l'est de Birch-Ridge, 1 travée.	11	
A 1½ mille à l'ouest de la gare d'Adamsville, 1 travée.	9	6
A 1 mille à l'ouest de la gare d'Harcourt, 1 travée.	11	7
A 1 mille à l'ouest de la gare de Chatham-Junction, 1 travée.	13	
A 4 milles à l'est de la gare de Red-Pine, 1 travée.	11	
A 4½ milles à l'est de la gare de la rivière Jacquet, 1 travée.	11	6
A 2½ à l'est de la gare de Campbellton, 1 travée.	14	9
A 2 milles à l'ouest de la gare de Campbellton, 1 travée. . . .	11	
A 2 milles à l'ouest de la gare de Matapédia, 1 travée. . . .	12	6
A 1½ à l'ouest de la gare de Flat-Lands, 1 travée.	15	6
A 2 milles à l'est de la gare de Mill-Stream, 1 travée.	11	6
A 1¼ mille à l'est de la gare d'Assametquaghan, 1 travée. .	11	
A ¼ de mille à l'ouest de la gare d'Assametquaghan, 1 travée.	12	
A ½ mille à l'ouest de la gare d'Assametquaghan, 1 travée. .	12	6
A 4 milles à l'ouest de la gare d'Assametquaghan, 1 travée. .	11	6
A 2 milles à l'est de la gare de Beau-Rivage, 1 travée. . . .	11	

Améliorations à Mulgrave—

On a construit une nouvelle gare en brique pour les voyageurs et on a installé l'éclairage électrique. On a posé dans cet édifice un calorifère à vapeur, la vapeur étant fournie par l'outillage de force motrice du bas transbordeur.

On a fait beaucoup de déblai pour la nouvelle disposition des voies nécessitée par l'érection de la nouvelle gare et un mur de soutènement en coffrage a été construit le long du talus. On a changé l'emplacement des voies et posé 1,013 pieds linéaires de nouvelle voie de garage.

Déviation de la ligne des mines de Sydney—

Les travaux de l'entreprise adjugée l'an dernier pour une déviation de voie simple de près de la station de la rivière George jusqu'aux mines de Sydney en passant le long de la rive du Petit-Bras-d'Or, soit une distance de 9.09 milles, ont été exécutés durant l'année. Le terrassement a été à peu près achevé.

Le matériel de la voie a été livré.

La clôture de l'emplacement de la voie a été achevée.

On a construits les ponts en acier et la maçonnerie nécessaire à la rivière George et au croisement inférieur de la rivière George. La maçonnerie requise pour le pont à Glebe-House-Cove a aussi été achevée et l'on a livré sur le terrain l'acier nécessaire à la construction du pont.

On a préparé et soumis à votre approbation des plans et devis pour les gares et hangars à marchandises au Petit-Bras-d'Or et à Florence.

La pose de la voie et le ballastage de la ligne seront faits en l'année 1912-13.

On a payé aux personnes suivantes le prix du terrain requis pour l'emplacement de la voie.

Lot n° 1a.—Succession de John L. McKay.
Lot n° 8.—Mme Jane Peppler.
Lot n° 9.—Mme Susan Jessome.
Lot n° 20a.—Ecole de district.
Lot n° 41.—Diocèse catholique.
Lot n° 42.—William Young.
Lot n° 59c.—William Moore.

Les causes suivantes seront soumises à la cour d'Echiquier si elles ne sont pas réglées autrement:

Lot n° 1, John McMullin.
Lot n° 2, Rév. Martin McPherson.
Lot n° 10, Héritiers de J. L. McKay.
Lot n° 18, Joseph O'Handley.
Lot n° 19, Mary Ann O'Handley.
Lot n° 40, Mme Chas. Jessome.
Lot n° 51, Pius Gannon.
Lot n° 62, Richard Cox.

Protection générale des grandes routes—

On a construit un viaduc sur la ligne-mère septentrionale à la rue Saint-George, Moncton, N.-B.

On a construit un passage inférieur au-dessous de la ligne du nord à la rue Principale de Moncton, N.-B.

Notre-Dame de Charny, construction d'un passage inférieur.
Rivière-du-Loup, construction d'un passage inférieur.
Saint-Fabien, construction d'un passage inférieur.
Sainte-Flavie, construction d'un passage inférieur.
Hopewell, construction d'un passage inférieur.
Robertson Crossing, construction d'un passage inférieur.
Proberts, construction d'un viaduc.
Eastville, déviation de la grande route.
A 1 mille à l'est de Maccan, déviation de la grande route.

On a installé des sonneries électriques pour signaler les croisements aux endroits suivants:

Truro, Stewiacke, New-Glasgow, Stellarton, Matapedia, Amqui, Sainte-Flavie, Drummondville, McKays, Hopewell, Glengarry, Debert, Cook's-Brook, Shediac, et Bennett's-Crossing.

Construction première.—

A même ce crédit ont été payés les comptes suivants:

William Pero, $28.28 pour 4,061.8 pieds carrés de terrain et $114.58 pour 9,782.2 pieds carrés de terrain pris pour l'emplacement de la voie pour le prolongement des Mines de Sydney.

R. T. MacIlreith, pour services d'avocat relativement à la réclamation de Mme Margaret Houlihan pour dommages causés à son terrain à Windsor-Junction.

Embranchement d'Alba à Baddeck—

On a fait des études préliminaires complètes, des plans, devis et estimations et l'on a publié des annonces de demandes de soumissions pour la construction. Des plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie ont été déposés au bureau d'enregistrement du comté.

Embranchement de Sunnybrae à Guysboro'—

On a fait des inspections, rapports et estimations du tracé entre Sunnybrae, Guysboro' et Country-Harbour. On a fait des plans, profils, devis et estimations de la partie située entre Guysboro et Country-Harbour en passant par Cross-Roads. Les travaux ont été annoncés, des soumissions ont été reçues et l'on a adjugé une entreprise dont le contrat a été subséquemment annulé. On a déposé au bureau d'enregistrement du comté des plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie de Guysboro à Country-Harbour.

Embranchement de Darmouth à Deans.—

On a fait les études de ligne, plans, devis et estimations; on a demandé des soumissions et adjugé l'entreprise. On a déposé au bureau d'enregistrement du comté les plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie.

Construction d'un embranchement de Hampton-Station à Hampton-Village—

On a fait une inspection du tracé de cette ligne et l'on a préparé des plans, devis et estimations. On a publié des annonces de demandes de soumissions. On a déposé au bureau d'enregistrement du comté les plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie.

Nouvelles machines pour le steamer "Scotia"—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

Matériel roulant—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

Pour munir d'extincteurs et de boîtes à outils les voitures à voyageurs.—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

Freins à air comprimé pour wagons à marchandises—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

Remplacement des barres d'attelages de wagons à marchandises—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

Amélioration des triples-valves des freins à air comprimé—

Voir les détails de ce crédit dans le rapport du surintendant de la traction et du matériel roulant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

D. POTTINGER, I.S.O.,
Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE LA VOIE,
MONCTON, N.-B., 27 mai 1912.

Au Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous remettre le rapport annuel relatif à l'entretien de la voie et des constructions pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

VOIE.

Au cours de l'année il a été enlevé sur une distance de 190.06 milles des rails de 4", 4½", 4¾" et 5", qu'on a remplacés par d'autres de 4½" et 5".

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice il a été placé sur la voie 476,048 traverses ordinaires et 190 jeux de traverses d'aiguillage.

BALLASTAGE.

Au cours de l'exercice on a ballasté 151½ milles de voie, pour lesquels il a fallu 149,275 verges cubes de cendres et de gravier.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

De nouveaux sémaphores ont été installés aux stations suivantes:—

Saint-Jean, 1; Apohaqui, 1; Moncton, 1; Campbellton, 1.

On a installé durant l'année 80 nouvelles aiguilles.

De nouveaux signaux télégraphiques ont été installés aux stations de:—

Bagot, 1; Acton-Junction, 1; Saint-Eugène, 1; Saint-Léonard, 1; Saint-Germain, 1; Saint-Nicolas, 1.

On a aussi fait les réparations nécessaires à tous les sémaphores, aiguilles et signaux télégraphiques de la ligne.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Il a été, au cours de l'exercice, ajouté 1.83 milles de voie d'évitement aux différentes stations de la ligne.

CLÔTURES CONSTRUITES PAR NOS HOMMES.

Nos hommes ont construit en divers endroits de la ligne, au cours de l'exercice, 30.55 milles de clôture en fil de fer. Les réparations nécessaires ont aussi été faites.

CLÔTURES PARANEIGE.

Des clôtures paraneige fixes ont été élevées au cours de l'exercice sur une hauteur de 8 pieds et sur une longueur de 1,171 perches.

On a aussi construit 544 perches de clôtures paraneige démontables.

Là où il était besoin, on a réparé les abris paraneige et les clôtures.

QUAIS ET VIADUCS EN CHARPENTE.

On a fait durant l'année les réparations nécessaires aux quais et viaducs en charpente suivantes:

Saint-Jean, long quai; Saint-Jean, quai de délestage; Moncton, quai public; Pte-du-Chêne, quai; Dorchester, quai; Sackville, quai; Amherst, quai; Halifax, jetée n° 1; Halifax, jetée n° 2; Halifax, jetée n° 3; Halifax, jetée n° 4; Halifax, jetée n° 5; Halifax, viaduc à charbon; (D.W.T.); Halifax, quai Cunard; Richmond, jetée n° 6; Richmond, jetée n° 7; Richmond, jetée n° 8; Mulgrave, quai; Pointe-Tupper, quai; Sydney-Nord, quai; Pictou-Landing, quai; Pictou, quai; Newcastle, quai; Newcastle, viaduc à charbon; Stellarton, viaduc à charbon; Tobin-Branch, viaduc; Princess-Pier, quai; Rivière-du-Loup, (embranchement), quai.

PONTS ET PONCEAUX.

On a réparé au cours de l'exercice les ponts et ponceaux suivants:

Boundary-Creek, pont; Briley-Brook, pont; Blackville, pont; Boisetown, ponceau; Belmont, ponceau; Bartholemew (embranchement d'Indiantown), pont; Black-River, pont; Crowson's aboiteau; Calhoun's, aboiteau; Clearwater, pont; College-Bridge, ponceau; Chaudière-Junction, ponceau; Delotbinière, pont; Dessaint, pont; Dorchester, ponceau; Dewar's, pont; DeBert, ponceau; Fredericton, pont; Folleigh, pont; Ferrona-Junction, pont; Glengarry, pont; Gibson, ponceau; Grand-Narrows, pont; Hurley-Brook, pont; Harlaka-Junction, ponceau; Hadlow, ponceau; James River, pont; Keenan's-Brook, pont; Lakeview, ponceau; Lorne, ponceau; Lemieux, ponceau; Leitche's-Creek, ponceau; Mulgrave, pont; Motts (embranchement de Darmouth), pont; Mill-Creek, pont; Matapedia, pont; Missiquash, pont; MacKenzie, pont; Mont-

magny, ponceau; Moncton, ponceau; Maccan, ponceau; Merigomish, ponceau; Nappan, pont; Nicolet, ponceau; Nelson-Hollow, pont; New-Glasgow, ponceau; Pomquet, pont; Pirate-Cove, pont; Pictou-Branch, ponceau; Painsec-Junction, ponceau; River-Dennys, pont; Riversdale, ponceau; Renous, pont; Richmond, ponceau; Rimouski, pont; Rivière-du-Loup (embranchement), pont; Rivière-du-Loup, ponceau; Rivière-Ouelle-Junction, ponceau; Vieux chemin du lac, ponceau; Saint-Jean (Troops), pont; Saint-Jean, ponceau; Saint-Henri, pont; Saint-Henri, ponceau; Saint-Fabien, pont; Saint-Romuald, pont; Saint-Paschal, pont; Saint-Charles-Junction, ponceau; Saint-Alexandre, ponceau; Saint-Simon, ponceau; Sainte-Louise (ouest de), pont; Shediac, (ouest de), ponceau; Shediac (est de), ponceau; Scoudouc, pont; Sacré-Cœur, ponceau; Springhill-Junction, ponceau; Sydney, ponceau; Truro, ponceau; Tracadie, ponceau; Trenton, ponceau; Trois-Pistoles, pont; Upper-Dorchester, ponceau; Upper-Cross-Creek, pont; Westchester, pont; Villeroy, ponceau.

VIADUCS.

Au cours de l'exercice financier, on a réparé les viaducs suivants:

Saint-Romuald, Saint-Fabien, Quispamsis, Rothesay, Lakeside, Nappan, Derby, Junction.

PEINTURE—(PONTS).

Situation du pont.—Description des travaux.

Rivière Benjamin, peinturé 3 travées.
A l'ouest de Belledune, peinturé 1 travée.
A l'est de Bartibogue, peinturé 1 travée.
Rivière Barnabé, peinturé 1 travée.
Rivière Bartholomas, à l'est de Blackville, peinturé 2 travées.
Brook-Bridge, à l'ouest de Doaktown, peinturé 1 travée.
Rivière-à-l'Anguille, peinturé 3 travée.
Elm-Tree, peinturé 1 travée.
Folleigh (à l'est de), peinturé 1 longueur en acier, 45 pieds.
Ruisseau Gilmore, peinturé.
Ruisseau Grant, (à l'est de Beresford), peinturé 1 travée.
Grand-Narrows, peinturé 7 travées.
Rivière Jacquet, peinturé 3 travées.
Kehoes, (à l'est de Blackville), peinturé 1 travée.
Kouchibouquicis, (à l'ouest de la jonction de Kent), peinturé 1 travée.
Rivière Lousion, (à l'est du ruisseau Nash), peinturé 1 travée.
Petite Rivière (à l'est de Bathurst), peinturé 1 travée.
Petite Fourche, (l'est d'Athol), pont en treillis, 108 pieds.
Mill Creek, (à l'est de Campbellton), peinturé 3 travées.
Middle River, (à l'est de Bathurst), peinturé 3 travées.
Murphy's (à 1¾ mille à l'ouest d'Antigonish), peinturé pont boulonné.
Manzer's (à l'ouest de la station), peinturé 2 jeux de longerons.
Murphy's, (à l'ouest d'Antigonish), peinturé 64 pieds de longerons de tablier.
New-Mills, peinturé 3 travées.
Ruisseau Nash, à l'ouest du), peinturé 1 travée.
Mortimore, peinturé 1 travée.
Cocagne Nord (à 1 mille à l'ouest de Catamount), peinturé 1 travée.
Cocagne-Sud (à 1½ mille à l'ouest de Catamount), peinturé 1 travée.
Rivière du Nord, (à ½ mille à l'est de Catamount) peinturé 1 travée.
Rivière North Coal Branch, peinturé 2 travées.
Rivière South Coal Branch, peinturé 2 travées.
Nappan, (à l'ouest de), peinturé 3 longueurs.

Palmer's Road, (à l'est de Dorchester), 1 longueur d'acier, 86 pieds.
Point-Tupper, réparation du tablier et du transbordeur du pont.
Rivière Restigouche, peinturé.
Rivière Renous, (à l'est de Doaktown), peinturé 4 travées.
Westchester (à l'ouest de), peinturé longeron d'acier.
West-River (à 1½ mille à l'ouest d'Antigonish), recouvert planchéiage et tablier inférieur d'une couche de goudron de gaz Pintch.
Yank-Grant, (à 3 milles à l'ouest d'Antigonish), peinturé longeron boulonné.

PEINTURE—BÂTIMENTS.

Situation de la gare, etc.—Description des travaux.

Assametquaghan, station, extérieur.
Amqui, station, extérieur.
Amos, abri, extérieur et intérieur.
Acadieville, station, extérieur et intérieur.
Anagance, salle d'attente, extérieur et intérieur.
Apohaqui, station, extérieur et intérieur.
Amherst, hangar à marchandises, intérieur et extérieur.
Amherst, hangar à marchandises en transit, extérieur.
Afton, station, extérieur.
Alba, station, extérieur.
Alba, hangar à marchandises, extérieur.
Alton, station, extérieur.
Bagot, station, extérieur.
Bagot, hangar à marchandises, extérieur.
Bic, station, intérieur.
Blacklands, abri, extérieur.
Belledune, station, extérieur.
Beresford, station, extérieur.
Bathurst, station, extérieur.
Bathurst, salle des bagages, intérieur.
Bathurst, réservoir, extérieur (toiture).
Bartibogue, station, intérieur.
Bartibogue, hangar à marchandises, extérieur.
Beaver-Brook, station, extérieur et intérieur.
Berry's-Mills, remise à outils, extérieur.
Barnaby-River, station, extérieur.
Bryenton's, abri, extérieur.
Barnett's, abri, extérieur.
Berry's-Mills, station, extérieur.
Boundary-Creek, station, extérieur et intérieur.
Brookville, station (2 salles), intérieur.
Beaver-Bank, station, extérieur.
Barra-Glen, abri, extérieur.
Beaver-Cove, abri, extérieur.
Bedford, station, extérieur.
Carmel, station, extérieur.
Carmel, hangar à marchandises, extérieur.
Carrier, station, extérieur.
Chaudière-Curve, station, extérieur et intérieur.
Chaudière-Curve, salle à bagages, extérieur.
Chaudière-Curve, maison de Boucher, extérieur.
Chaudière-Curve, maison de Tardiff, extérieur.

Chaudière-Curve, maison de l'agent, extérieur.
Chaudière-Curve, vieille glacière, extérieur.
Chaudière-Curve, latrine, extérieur.
Catamount, station, extérieur.
Charlo, hangar à marchandises, extérieur et intérieur.
Craig's, abri, extérieur.
Canaan, station, extérieur.
Canaan, hangar à marchandises, extérieur.
Chatham-Junction, station, extérieur.
Chatham-Junction, réservoir (partie du), extérieur.
Cook's-Brook, station, extérieur et intérieur.
Coal-Brook, station, extérieur.
Dalhousie-Junction, station, extérieur et intérieur.
Dalhousie-Junction, hangar à marchandises, extérieur et intérieur.
Dalhousie, hangar à marchandises, extérieur et intérieur.
Dalhousie, station, extérieur et intérieur.
Dewar's, abri, extérieur et intérieur.
Denmark, station, intérieur.
Eel-River, station, extérieur et intérieur.
Ellershouse, station, extérieur.
Darmouth, station, extérieur.
Enfield, station, extérieur.
Eureka, station, extérieur et intérieur.
Ferrona-Junction, station, extérieur et intérieur.
Fairview, station, extérieur.
Fredericton, bureau du chef de la voie, intérieur.
Gloucester-Junction, hangar à marchandises, extérieur.
Gallagher-Ridge, abri, extérieur.
Greenville, station, extérieur.
Halifax, élévateur, extérieur.
Harcourt's, logement du chef de gare, extérieur et intérieur.
Humphrey's, station, extérieur et intérieur.
Harrisville, station, extérieur et intérieur.
Hampton, hangar à marchandises, extérieur.
Hopewell, station, extérieur.
Isle-Verte, station, extérieur et intérieur.
Indiantown, station, hangar à marchandises et à charbon, extérieur.
Jacquet-River, station, extérieur.
Jacquet-River, hangar à marchandises, extérieur.
Kent-Junction, station, extérieur.
Lemieux, hangar à marchandises et station, extérieur.
Lévis, logement du chef de gare, intérieur.
Lévis, bureau du surintendant, extérieur.
Lévis, station, extérieur.
Lévis, rotonde (portes et fenêtres).
Lévis, atelier de réparation des wagons (toit), extérieur.
L'Islet, grue hydraulique, extérieur.
Lakeside, station, extérieur.
Londonderry, station, extérieur.
Lemond,, station, extérieur.
Leitche's-Creek, station, extérieur.
LaDurant, hangar à marchandises et station, extérieur.
Montmagny, toit parapluie et station, extérieur.
Matapedia, logement du chef de gare et station, extérieur.

Matapedia, hangar à marchandises, extérieur.
Millerton, station et hangar à marchandises, extérieur.
Merigomish, remise à outils, extérieur.
Meadowville, station et hangar à marchandises, extérieur et intérieur.
Mt-Uniacke, station, extérieur.
Milford, station, extérieur.
Murray's, station à signal d'arrêt, extérieur.
McLaggan's, abri, extérieur.
New-Mills, station et hangar à marchandises, extérieur.
Newport, station, extérieur et intérieur.
Nash's-Creek, station, extérieur.
Norton, station et hangar à marchandises, extérieur.
Orangedale, station et hangar à marchandises, extérieur.
Oxford-Junction, station, parements extérieurs, etc.
Oxford-Junction, hangar à marchandises, extérieur et intérieur.
Ottawa-Brook, abri, extérieur.
Parker's, abri, extérieur.
Petitcodiac, station (bureau et W. R.), extérieur.
Petitcodiac, hangar à marchandises, extérieur.
Pte-du-Chêne, station, extérieur et intérieur.
Pte-du-Chêne, logement de l'agent et hangar à marchandises, extérieur.
Pictou, hangar à marchandises, extérieur.
Pte-Tupper, station et salle des bagages, extérieur et intérieur.
Pte-Tupper, hangar à marchandises, extérieur.
Quispamsis, station, extérieur.
Rogersville, station et hangar à marchandises, extérieur.
Rivière-Ouelle-Junction, réservoir, extérieur.
Red-Pine, station et hangar à marchandises, extérieur.
Rimouski, station, intérieur.
Rivière-du-Loup, glacière, extérieur.
Rivière-du-Loup, plaque tournante, (portes et fenêtres), extérieur.
Riverside, station, extérieur.
River-John, station et hangar à marchandises, intérieur.
Richmond, hangar n° 8, station et logement, extérieur.
Saint-Eugène, station et hangar à marchandises ,extérieur.
Saint-Léonard, station, logement de l'agent, réservoir et hangar à marchandises, extérieur.
Saint-Wenceslas, station, extérieur.
Saint-Appolinaire, station et hangar à marchandises, extérieur.
Saint-Nicholas, logement du chef de gare, extérieur et intérieur.
Saint-Joseph, logement du chef de gare, extérieur et intérieur.
Saint-Romuald, station et hangar à marchandises, extérieur.
Saint-Pierre, station, extérieur.
Saint-Charles-Junction, grue hydraulique, extérieur.
Saint-Fabien, réservoir, extérieur.
Sainte-Hélène, station et réservoir, extérieur.
Sainte-Luce, station (toiture et galerie), extérieur.
Sainte-Anne, logement du chef de gare, extérieur.
Sacré-Cœur, station, extérieur et intérieur.
Saint-Fabien, station, (toiture) extérieur.
Saint-Fabien, guérite de cantonnier, extérieur.
Saint-Arsène, station, extérieur et intérieur.
Saint-André, hangar à marchandises (toit), extérieur.
Salisbury, station, extérieur et intérieur.

Scoudouc, station, extérieur et intérieur.
Shediac, salle de bagages, extérieur et intérieur.
Sussex, réservoir, extérieur.
Saint-Jean, élévateur et guérite du garde-barrière, extérieur.
Saint-Jean, bureau de l'élévateur, bureau du hangar à bétail, guérite du signaleur et tourelle, extérieur et intérieur.
Saint-Jean, hangar n° 9 (réparé), extérieur et intérieur.
Saint-Jean, guérite des cochers, rue Mill, extérieur et intérieur.
Scottsburn, station, intérieur.
Shenecadie, station, extérieur et intérieur.
Sunny-Brae, abri, extérieur et intérieur.
Tracadie, station, (toiture), extérieur.
Tatamagouche, station, extérieur et intérieur.
Tatamagouche, hangar à marchandises, intérieur.
Torryburn, station, extérieur.
Underhill's, abri, extérieur.
Valley, station, extérieur.
Villeroy, station et logement du chef de gare, extérieur.
Westchester, station, extérieur.
Westville, logement du chef de gare, intérieur.
Windsor-Junction, station, extérieur.
Wellington, station, extérieur.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Il a été fait les réparations nécessaires aux gares, logements et dépendances de la ligne aux localités suivantes:

Situation.	Situation.	Situation.
Aston-Junction,	Causapscal,	Harcourt,
Amqui,	Charlo,	Hampton,
Assametquaghan,	Coal-Branch,	Halifax,
Anagance,	Canaan,	Hilden,
Apohaqui,	Cross-Creek,	Hopewell,
Amherst,	Chatham,	Hawkesbury,
Alba,	Chatham-Junction,	Isle-Verte,
Avondale,	Cold-Brook,	Iona,
Bic,	Conn's-Mills,	Indiantown,
Bagot,	Dalhousie,	James-River,
Beau-Rivage,	Dalhousie-Junction,	James-River,
Belledune,	Derby-Junction,	Jacquet-River,
Bathurst,	Durham,	Jones,
Beaver-Brook,	Denmark,	Lévis,
Boisetown,	Dartmouth,	Lemieux,
Blackville,	Elmsdale,	L'Islet,
Barnett's,	Enfield,	Little-Métis,
Berry's-Mills,	Eureka,	Lac-au-Saumon,
Belmont,	East-Mines,	Loggieville,
Boisedale,	Flatlands,	Lakeside,
Bedford,	Ferrona-Junction,	Londonderry,
Brookville,	Folleigh,	Lakeview,
Carrier,	Gloucester-Junction,	Linwood,
Carmel,	Gibson,	Leitche's-Creek,
Chaudière-Junction,	Greenville,	Lyon's-Creek,
Chaudière-Curve,	Grand-Narrows,	Manseau,

Situation.	Situation.	Situation.
Montmagny,	Pte-du-Chêne,	Sainte-Luce,
Millstream,	Pictou-Landing,	Saint-Anaclet,
Matapedia,	Pictou,	Saint-Paschal,
Millerton,	Pugwash,	Saint-Moïse,
McLaggan's,	Pugwash-Junction,	Saint-Appolinaire,
McGivney's,	Quispamsis,	Saint-Eloi,
Moncton,	Rivière-Ouelle,	Saint-Octave,
Milford,	Rivière-Ouelle-Jct,	Saint-Cyrille,
Murray's,	Rivière-du-Loup,	Salisbury,
Malagash,	Rimouski,	Springhill-Junction,
Merigomish,	Rogersville,	Sydney,
McKinnon's-Harbour,	Rothesay,	Shubenacadie,
Marshy-Hope,	Rockingham,	Shenecadie,
Macaan,	River-John,	Scottsburn,
New-Mills,	Riversdale,	South-River,
Newcastle,	River-Dennys,	Sandyville,
Nauwigewauk,	Saint-Germain,	Truro,
Nappan,	Sainte-Monique,	Trenton,
New-Glasgow,	Saint-Romuald,	Tatamagouche,
Norton,	Saint-Michel,	Thompson,
North-Sydney,	Saint-Arsène,	Villeroy,
North-Sydney-Jct,	Saint-Léonard-Jct,	Valley,
Old-Lake-Road,	Saint-Fabien,	Windsor-Junction,
Onslow,	Saint-Joseph,	Westchester,
Oakfield,	Saint-Eugène,	Westville,
Orangedale,	Saint-Nicholas,	Wentworth,
Oxford,	Saint-Wenceslas,	Wellington,
Oxford-Junction,	Saint-Vallier,	West-River,
Penniac,	Saint-Charles Jct,	West-Bay-Road,
Petitcodiac,	Saint-Pierre,	Kent-Junction,
Painsec-Junction,	Sainte-Flavie,	Kempt.

Au cours de l'exercice on a fait les réparations nécessaires à toutes les dépendances: water-closets, remises à wagonnets, charbonniers, réservoirs, etc.

On a aussi fait, à Saint-Jean, les réparations nécessaires aux bâtiments suivants:

Hangars numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 13, élévateur à grain, remise des trains, logement du conducteur, guérite du garde-barrière, bureau du parc, gare, logements (Intercolonial), bureau de l'inspecteur des wagons, rotonde, hangar à marchandises.

Ont été réparés, à Richmond et Halifax, les bâtiments suivants:

Etables, gare de la rue North, remise des trains de la rue North, hangars numéros 1, 2, 3, 4 et 8, gare de Richmond, logements de l'Intercolonial, ateliers à Willow-Park, ateliers de réparation des machines, rue North, hangar à marchandises en brique, poste, hangar à marchandises, D.A.R., bureau des messageries, balances sur voie, T.E.P., abri du laitier, bureau de l'immigration, forge, T.E.P., poste d'aiguillage, quai de chargement, T.E.P., bâtiment du nettoyeur des voitures, dépôt de houille, Richmond.

A Moncton, au cours de l'exercice, on a réparé les bâtiments suivants:

Gare, charbonnerie, usine d'éclairage électrique, nouveaux ateliers, hangar de transbordement, quai de la gare, atelier de menuiserie de la voie, glacière, forge de la voie, bureaux généraux, cottages de l'Etat (rues Main et Bridge), vieux ateliers, hangar à marchandises, remise des locomotives, balance de la voie.

On a réparé les rotondes et les ateliers des endroits suivants:

Boisetown,
Blackville,
Campbellton,
Chaudiere-Junction,
Drummondville,
Dalhousie,
Dartmouth,
Gibson,
Moncton,
Mulgrave,
Nicolet,
North-Sydney,
Newcastle,
Oxford-Junction,
Pictou,
Pte-Tupper,
Pte-du-Chêne,
Pirate-Harbour,
Rivière-du-Loup,
Richmond,
Saint-Jean,
Sussex,
Sydney,
Sainte-Flavie,
Sainte-Rosalie,
Stellarton,
Truro.

Des réparations nécessaires ont été faites aux quais de chargement des gares suivantes:—

Acadieville,
Apohaqui,
Bathurst,
Boisetown,
Berry's-Mills,
Cold-Brook,
Fort-Lawrence,
Halifax,
Harcourt,
Hampton,
Indiantown,
Leitche's-Creek,
Millerton,
Mulgrave,
Orangedale,
Pictou,
Pictou-Landing,
Rothesay,
Sussex,
Saint-Jean.

On a construit et réparé les bâtiments suivants pour remplacer des bâtiments détruits ou endommagés par le feu l'année dernière:

Gare, Sacré-Cœur.

Hangar à farine (n° 13), Saint-Jean, réparé.

Gare, Sydney, réparée.

Hangar provisoire à marchandises, Truro, neuf.

Bâtiments des inspecteurs de wagons (T.E.P.), Halifax, neuf.

La gare, l'abri et le quai à Dewar's ont été détruits par le feu et remplacés durant l'année.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations nécessaires aux croisements à divers endroits sur la ligne ont été faites.

Sur toute la ligne on a réparé les barrières et les garde-bestiaux.

Des vitres ont été posées selon les besoin.

On s'est procuré des échelles pour les bâtiments et les sémaphores partout où cela était nécessaire.

On a fait les réparations nécessaires aux plaques tournantes.

On a peinturé, sur toute la ligne, les sémaphores, aiguilles et signaux télégraphiques.

On a fait les réparations nécessaires aux wagonnets, trollies, fardiers à bagages et brouettes, sur toute la ligne.

On a fait posé des enseignes partout où cela était nécessaire.

On a fait les caisses nécessaires pour emballer les boulons et carvelles ayant déjà servi.

On a fait les réparations nécessaires aux pelles à vapeur, grues à vapeur, moutons, etc.

Je suis très heureux de dire que le chemin n'a jamais été en meilleur état que durant l'année dernière.

A vous sincèrement,

T. C. BURPEE.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT DE LA TRACTION ET DU MATÉRIEL ROULANT.

MONCTON, N.-B., 14 juin 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport du service de la traction et du matériel roulant pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

L'état général du matériel roulant est bon, sauf les wagons et locomotives hors service et dont il est rendu compte au rapport ci-annexé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. R. JOUGHINS,
Surintendant de la traction.

D. POTTINGER, I.S.O.,
Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE MÉCANIQUE,

MONCTON, N.-B., 7 juin 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du service mécanique pour l'exercice expiré le 31 mars 1912, comme suit:

A.—Etat indiquant le nombre des locomotives et des différentes catégories du matériel roulant en service sur la ligne.

B.—Etat indiquant le nombre de milles parcourus et la quantité de houille, d'huile, de graisse et de chiffons consommés par les locomotives.

Suit aussi un sommaire des principaux ouvrages exécutés aux ateliers des locomotives et des wagons à Moncton, Halifax et à la Rivière-du-Loup.

On a acheté, au cours de l'année, le matériel roulant mentionné ci-dessous:

Au compte du capital,—
4 locomotives (type de consolidation).
2 fourgons à bagages.
15 wagons-réservoirs.

Au compte des réfections, (revenu).—
8 locomotives (5 pacifique et 3 à 10 roues pour voyageurs).
3 voitures à colons.
5 voitures de première classe pour voyageurs.
46 wagons Hart-Otis en acier, à bascule latérale, capacité de 50 tonnes.
371 wagons fermés.
1 wagon réfrigérant.
70 wagons-plateformes.
2 wagons à bestiaux.

Les huit locomotives en ont remplacé dix-sept du petit modèle et elles ont une puissance de traction de 219,950 livres, soit 6,444 livres de plus que les dix-sept autres.

Deux des voitures de première classe ont remplacé les deux voitures numéros 8 et 21 mises au rancart.

Les 46 wagons en acier Hart-Otis à bascule latérale ont remplacé 383 wagons à bascule de 6 tonnes qui ont été condamnés et détruits; la capacité des 46 étant égale à celle des 383.

Les 371 wagons fermés, 1 wagon réfrigérant, 70 wagons plateformes et 2 wagons à bestiaux ont remplacé un nombre égal de wagons mis au rancart.

On a reconstruit aux ateliers de Moncton, au compte des réfections (revenu), les wagons suivants pour en remplacer un égal nombre mis au rancart.

1 voiture à colons.
50 wagons fermés.
1 wagon réfrigérant.
38 wagons-plateformes.
10 fourgons.

On a construit un wagon à lait à compte des réfections, et deux des wagons mus par la vapeur ont été convertis en voiture de première classe et fourgon à bagage dans les ateliers de Moncton; le troisième wagon à moteur sera converti au cours de l'année prochaine.

Deux voitures à colons et huit fourgons sont en voie de construction dans les ateliers et l'on a commencé les travaux nécessaires pour convertir en fourgon de poste et des messageries quatre fourgons ayant servis jusqu'ici de wagons-poste et de fumoirs.

On a achevé cette année de munir les wagons de freins à air comprimé.

J'ai l'honneur d'être ,monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,
Comptable du service mécanique.

A M. G. R. JOUGHINS,
Surintendant de la traction et du matériel roulant de l'Intercolonial,
Moncton, N.-B.

Ci-suit le rapport des travaux faits dans le service des locomotives durant l'année:

Atelier de construction—

16 locomotives ont été en partie reconstruites.
59 locomotives ont subi des réparations générales.
13 locomotives ont subi de grosses réparations.
23 locomotives ont subi de légères réparations.
1 locomotive à cylindre composé a été convertie en machine à cylindre simple.
2 grues à charbon ont subi des réparations générales.

Forge—

On a forgé 2,487,585 livres de fer, y compris 1,176,340 livres de boulons.
On a forgé 1,007,361 livres d'acier.
On a fait 223,700 livres d'écrous.

Chaudronnerie—

On a posé 27,954 tubes.
On a nettoyé 27,500 tubes.
On a rapiécé 27,410 tubes.
On a fait 54 plaques latérales.
On a fait 25 plaques de portes.
On a fait 35 plaques de tubes.
On a rapiécé 57 foyers.
On a fait 1 châssis de tender et on en a réparé 56.
On a fait 115 cheminées de locomotives et 27 longues cheminées.
On a fait 12 godets graissoirs.
On a fait 13 cendriers et on en a réparé 87.
On a fait 3 réservoirs de tender et on en a réparé 93.
On a riveté 1,370 roues.
On a fait 5 sellettes de tender et on en a réparé 62.

On a réparé 19 fardiers sterlingworth.
On a reconstruit un tender.
On a fait 36 traverses de devant.
On a fabriqué 80 coulisses de cendrier.
On a fabriqué 13,300 viroles de cuivre.
On a appliqué 1,400 boulons de rapiéçage.
On a fabriqué 1,500 livres de rivets.
On a fabriqué 8 tuyaux intérieurs de cheminées de locomotive.
On a fabriqué 6 doublures de porte de boîte à fumée.
On a ferré deux charrues à neige.
On a réparé 4 wagons-bascules en acier.
On a fabriqué 82 traverses de devant.
On a réparé 15 abris de locomotive (cabs) en acier.
On a fabriqué 8 paires de marchepieds en acier pour wagons.
On a fabriqué 7 seaux à cendre.
On a fabriqué 68 seaux à charbon.
On a fabriqué 2 réservoirs à eau.
On a éprouvé 81 chaudières.
On a fabriqué une chaudière d'aqueduc et on en a réparé et éprouvé 6.

Atelier des patrons—

On a fait ou réparé les patrons suivants:
On a fait 280 patrons pour la fonte et on en a réparé 58.
On en a fait 37 pour l'acier et on en a réparé 60.
On en a fait 234 pour fontes de laiton et on en a réparé 31.
On en a fait 83 pour fontes malléables et on en a réparé 36.

Fonderie de laiton—

On a produit ce qui suit à cet atelier:
384,846 livres de coussinets.
77,089 livres de fonte de laiton.
43,540 livres de plomb antimonial.
15,297 livres de métal antifriction.
206 livres de garniture métallique.

Atelier de tournure de cuivre—

250 manomètres, 1,000 marteaux à air et 260 pompes à air ont été réparés.
500 graisseurs ont été réparés.
500 outils à emboutir ont été réparés.
50 cames de freins ont été fabriquées.
200 écrous de cames de freins et 400 vis ons été faits.
60 leviers de cloches ont été faits.
100 jeux de filières ont été fabriqués.
100 robinets à cylindre ont été fabriqués.
24 robinets de purge ont été fabriqués.
96 robinets de tubes indicateurs ont été fabriqués.
50 robinets d'épreuve ont été fabriqués.
8 gros et 6 petits robinets de tenders ont été fabriqués.
300 cuivres pour locomotives ont été fabriqués.
On a réparé 25 raccords de tuyaux de pompes à incendie.
200 hampes de drapeaux ont été fabriquées.
On a réparé 200 vérins hydrauliques et 50 vérins à boudin.
On a réparé 225 régulateurs de calorifères.
On a réparé 700 injecteurs.

On a fabriqué 40 soupapes d'arrêt pour injecteurs.
On a fabriqué 1,200 godets à l'huile.
On a réparé 130 régulateurs de pompe.
On a fabriqué 150 alésoirs.
On a fabriqué 24 soupapes et noix d'échappement de boîtes à vapeur.
On a réparé 500 manomètres.
On a fabriqué 150 robinets.
On a fabriqué 1,000 coupe-tubes.
On a fabriqué 150 indicateurs d'épreuve des défauts des roues.

Outre les ouvrages ci-dessus énumérés, un grand nombre de régulateurs à réchauffeurs, de modérateurs de pompes, de cylindres de freins, de soupapes et de garnitures de chaudières ont été inspectés, réparés ou renouvelés sur les locomotives.

Atelier des pièces en cuivre et ferblanc—

On a posé 7,226 raccords à des boyaux flexibles neufs.
On a posé 4,209 raccords à des boyaux à vapeur et à signaux neufs.
On a doublé 20,144 coussinets.
On a réparé 142 feux de tête et 239 réflecteurs.
On a fabriqué 4 tuyaux de grue et on en a réparé 18.
On a réparé et peinturé 481 feux de branchements, 57 lanternes de queue et 108 lanternes de signaux.
On a fabriqué 453 plaques perforées.
On a fabriqué 144 graisseurs et on en a réparé 172.
On a réparé 32 pompes à huile et 4 réservoirs à huile.
On a fabriqué 10 bidons graisseurs à soupape.
On a fabriqué 999 couvercles en ferblanc pour bidons graisseurs.
On a fabriqué 40 bidons à eau et on en a réparé 108.
On a fabriqué 166 lanternes à manomètre et on en a réparé 60.
On a fabriqué 18 lanternes à indicateur d'eau et on en a réparé 30.
On a fabriqué 166 lampes d'atelier et on en a réparé 71.
On a fabriqué 31 lampes à main et on en a réparé 8.
On a fabriqué 42 réservoirs de lampe.
On a fabriqué 16 réservoirs à eau pour voitures.
On a fabriqué 96 boîtes à houille.
On a fabriqué 396 ventilateurs.
On a fabriqué 228 dessous de poêles.
On a fabriqué 7 éviers et 7 glacières.
On a fabriqué 115 larmiers.
On a fabriqué 66 protecteurs de niveaux d'eau.
On a réparé 18 lampes d'abris de locomotives.
On a fabriqué 255 chapeaux de godets graisseurs.
On a fabriqué 3,100 jeux de garniture métallique et 2,500 jeux de tiges de soupapes.

On a fait des réparations et des réfections aux tuyaux en cuivre; on a renouvelé les tuyaux en cuivre des pompes à vapeur et des graisseurs, les raccords en cuivre des boîtes à vapeur, des dômes et couvercles des cylindres, des boîtes de roues motrices et autres, on a réparé les tuyaux des freins Westinghouse à air comprimé, et toutes les chemises de tubes et cylindres ont été remplacées sur 115 locomotives.

On a muni cent dix tenders de tuyaux pouvant être reliés à ceux des trains de la ligne, tuyaux de signaux à air et à vapeur et tous les tuyaux à eau ont été examinés et réparés.

On a fait des réparations aux cuvettes de toilette, robinets, cabinets d'aisance, lampes, cuivres, tuyautage, etc., sur 209 voitures à voyageurs et fourgons à bagages, à 50 wagons-palais, wagons-dortoirs et wagons-restaurant, et à 5 wagons officiels.

Des réparations générales ont été faites au tuyautage, éviers, etc., sur deux wagons auxiliaires, 21 fourgons et 2 wagons réfrigérants.

On a fait des réparations considérables à la plomberie et aux calorifères dans les bureaux et les nouveaux ateliers à Moncton et à onze stations le long de la ligne.

Tous les poêles et tuyaux ont été réparés et montés dans les diverses gares entre Moncton et Campbellton et sur les embranchements de Loggieville et Fredericton, d'Indiantown et Dalhousie, Saint-Jean et Halifax et sur l'embranchement de Dartmouth.

On a réparé et renouvelé les tuyaux à vapeur de la vieille usine à gaz, et aussi dans la cour aux balances à Moncton.

On a fait toute la plomberie et le tuyautage nécessaires aux dix nouveaux fourgons et au wagon à lait construits aux atliers des wagons.

Le tuyautage de la pompe à air dans la forge de la voie a été renouvelé et tout le reste du tuyautage de la forge a été réparé.

On a installé deux nouveaux radiateurs au calorifère du hangar à marchandises.

Tout le tuyautage de l'usine à gaz Pintsch a été réparé et renouvelé au besoin.

On a fait beaucoup de travail et réparé le tuyau pour le steamer *Scotia*.

Atelier des tenders—

On a fait 10 chasse-pierre.

On a fait 13 pavillons en bois et on en a réparé 101.

On a fait 52 portes et 225 fenêtres de pavillons.

On a allongé 2 réservoirs de tender, fait de légères réparations à 50 et de grosses réparations à 55.

146 soupapes ont été réparées.

On a fait 36 broches à soupapes et on en a réparé 160.

On a fait 157 marchepieds et on en a réparé 62.

On a fait 46 traverses de devant et 35 traverses de derrière.

On a fait 1,298 rideaux latéraux.

On a fait 287 sièges de pavillon.

On a fait 119 dessous de feux de tête et on en a réparé 28.

On a fait 442 manches de marteaux, 1,778 manches de masses et 46 manches de clefs anglaises.

On a fabriqué 200 maillets.

On a fabriqué 254 dessous de lampes de sémaphores et d'aiguilles.

On a réparé 146 boîtes à outils.

On a fabriqué 129 coffres à outils et caisses d'emballage.

On a fabriqué 28 châssis de truck de tender.

On a réparé 142 trucks.

On a fait 14 brouettes et on en a réparé 73.

On a fait 5 châssis de tender et on en a réparé 92.

On a fait 29 cadres de tenders.

On a fait 34 traverses d'arrière et 19 têtes de butoir.

On a fait 11 traverses d'avant et 5 traverses centrales.

On a réparé 14 trucks de tenders.

On a fait 28 marchepieds de tender et on en a réparé 60.

On a fait 44 rideaux à coulisse.

On a fait 400 doublures de pompe.

On a fait 100 alésoirs.

On a réparé 18 feux de tête.

On a réparé 17 wagonnets.

Atelier des machines—

On a posé 259 bandages neufs de roues motrices et on en a tournées 640.

On a posé 214 bandages neufs de truck de locomotive et on en a tourné 732.
On a posé 729 bandages neufs de tenders et on en a tourné 965.
On a tourné 38 bandages de roues de trucks d'arrière et on a clissé 108 bandages.
On a posé 1,199 nouveaux bandages de roues de wagons et on en a tourné 3,811.
On a ajusté 161 tourillons d'essieux moteurs et on a doublé 318 moyeux.
On a fabriqué 14 têtes de piston et on en a raboté 138.
On a fabriqué 85 têtes de cylindres.
On a ajusté 78 tiges de piston et fabriqué 54 pistons.
On a fabriqué 15 cylindres et demi-selles.
On a fabriqué 16 pièces de fonte centrales de trucks de locomotives.
On a fabriqué 49 barres directrices et 94 coulisseaux des glissoires.
On a fabriqué 273 coins.
13 cadres de locomotives ont été ajustés.
On a réparé 158 soupapes à détente et 102 sifflets.
On a fabriqué 77 boîtes à vapeur.
On a fabriqué 9 chemises de boîtes à vapeur et on en a réparé 6.
On a ajusté 51 cornues à gaz.
On a foré et ajusté 10 douilles de cylindres.
On a fabriqué 31 boîtes de trucks de locomotives.
On a raboté 570 coins
On a ajusté 35 essieux de tenders, 22 essieux de roues motrices et 96 essieux de wagons.
On a ajusté 3 essieux d'arrière et 9 essieux de trucks de locomtives.
On a tourné 4,904 essieux neufs et autres. 4
On a fabriqué 7 portes et anneaux de boîtes à fumée.
On a fabriqué 29 boutons à manivelle.
On a fileté 46,300 boulons à vis et on en a fait 10,550.
On a fileté 19,500 boulons tournés et 1,330,750 boulons forgés.
On a fabriqué 2,402 boutons et on en a tourné 6,601.
On a percé 302,700 écrous et on en a façonnés au tour 104,000.
On a fabriqué 61 têtes de cylindres et 11 traverses de tête.
On a raboté et ajusté 260 boîtes de roues motrices.
On a fabriqué 4 encastrements d'essieux de trucks de locomotives.
On a fabriqué 11 poulies excentriques.
On a fabriqué 3 pièces de fonte pour dômes de prise de vapeur.
On a percé et pressé sur essieux 8,054 roues fondues en coquille.
On a pressé hors des essieux 13,562 roues.
On a percé et pressé sur essieux 4,835 roues de seconde main.
On a percé et pressé sur essieux 285 roues à bandages d'acier.
On a percé 12 roues neuves et 9 vieilles roues.
On a fabriqué 9 allonges de trucks d'arrière.
On a fabriqué 2 coussinets de truck de locomotives.
On a fabriqué 12 rouleaux en acier.
On a fabriqué 5 montants de charrues à neige.
On a coulissé 65 cuivres de roues motrices.
On a fabriqué 16 portes de foyers.

Atelier du mouvement—

On a fait 3 boîtes à levier de renversement.
On a réparé 143 tourillons, poulies et douilles de levier de renversement.
On a fait 40 poulies de levier de renversement.
On a fait 5 douilles de levier de renversement et on en a réparé 164.
On a fabriqué 48 tiges excentriques et on en a réparé 262 auxquelles on a posé des tourillons.

On a réparé 51 barres d'égalisation.

On a ajusté 78 arbres de renversement auxquels on a posé des tourillons et des douilles.

On a fabriqué 28 boîtes d'arbres de renversement et on en a réparé 149.

On a examiné 439 cales de renversement et l'on y a ajusté des tourillons et des douilles.

On a fabriqué 51 déclics de cale de renversement et on en a réparé 79.

On a réparé 95 tiges de renversement auxquelles on a ajusté des tourillons.

On a fabriqué 37 soupapes.

On a façonné 141 soupapes auxquelles on a ajusté des douilles.

On a fabriqué 91 clavettes de tiges de soupapes.

90 tiges de soupapes ont été ajustées aux douilles.

On a façonné 58 têtes de soupapes.

On a abriqué 53 anneaux de séparation de soupapes.

On a fait à la machine et ajusté 419 garnitures de soupapes.

On a muni de douilles 63 boîtes de tiroirs régulateurs.

On a réparé 73 tiroirs modérateurs et ajusté 35 têtes de tiroirs.

On a posé des douilles à 73 chapeaux de robinet modérateur.

On a façonné à la machine et ajusté 205 cuivres à gros bouts de moyeux.

On a façonné à la machine et ajusté 72 vieux cuivres à gros bouts de moyeux.

On a fabriqué et ajusté 159 cuivres à petits bouts de moyeux.

On a fabriqué et ajusté 168 cales de brandes bieilles.

On a fabriqué 166 clavettes de gros bouts de moyeux.

On a fabriqué 491 boulons et 416 écrous de bielles latérales.

On a fabriqué et ajusté 525 cuivres de bielles latérales et on en a façonné à la machine et ajusté 353.

On a fabriqué 752 tourillons et douilles de joints articulés.

On a redressé 157 coulisseaux, auxquels on a ajusté des clavettes.

On a fabriqué 135 tourillons de coulisseaux.

103 tiges de pistons ont été façonnées à la machine et munies de clavettes.

26 coffres à vapeur et 59 recouvrements ont été faits.

On a ajusté 133 douilles de coffres à vapeur.

On a fabriqué et posé 226 plaques de moyeux.

On a fabriqué et posé 278 cuivres de boîtes de roues motrices.

On a redoublé et posé 252 cuivres de boîtes de roues motrices.

On a percé et ajusté sur essieux 496 boîtes de roues motrices.

On a façonné à la machine et posé 229 garde-ressorts.

On a fabriqué 105 guides d'excentriques et 139 ont été percées de nouveau et ajustées.

On a fabriqué 90 poulies électriques et on en a réparé et ajusté 132.

On a fabriqué 3 leviers de renversement de marche et on en a tourné 43.

On a posé 16 graisseurs automatiques Elvin.

On a ajusté au coffre à vapeur 26 douilles de soupapes.

6 coiffes neuves ont été posées à des tiges de soupapes.

On a fabriqué 120 clavettes d'excentrique.

On a tourné 6 soupapes passover.

On a fini 84 écrous de joints articulés.

On a fabriqué 46 coiffes et écrous de boutons à manivelle.

On a façonné 126 rondelles de boutons à manivelle.

On a façonné à la machine 140 colliers d'excentriques.

On a fabriqué 16 douilles de coulisseaux d'excentriques.

On a fabriqué 4 douilles de coulisseaux à déclic.

On a redressé 31 tourillons de soupapes.

On a fabriqué 90 ressorts à levier de renversement.

Usines électriques—

On a réparé 25 feux de tête Pyle National.
On a réparé 65 armatures et 15 ont été enroulées de nouveau.
On a posé des fils électriques à 18 pavillons de locomotives.
On a réparé 10 moteurs à courant direct et 18 à courant alternant.
On a installé 8 moteurs et on en a changé 12.
On a renouvelé 150 lampes Tungsten et 1,600 lampes à carbone.
On a installé 500 pieds de cordons flexibles.
On a remplacé 1,000 de cordons de prolongement.
On a réparé 97 contrôleurs.
On a réparé 7 grues.
On a remplacé 37 tuyaux Cooper Hewitt et réparé 27 lampes.
On a réparé 2 grandes machines à gaz.

Les travaux spéciaux suivants ont été faits:—

On a installé dans les ateliers six plaques tournantes de 8 pieds.
On a démoli et enlevé des wagons trois chaudières à wagons-moteurs.
On a reconstruit une grue à escoperche et on en a réparé une autre.
On a installé une machine à forer et une machine à tranche.
Un élévateur à charbon a été installé dans l'usine à gaz.

On a construit un nouveau quai pour brouetter le coke et les cendres de l'usine à gaz.

Un quai élevé a été construit pour brouetter dans les wagons les cendres de la salle des chaudières.

On a fait de grosses réparations à la balayeuse rotative dans l'ancienne usine à gaz.

On a placé dans la machine à raboter, sur des fondations de béton six rouleaux en fonte.

On a changé le moteur des grandes cisailles de la forge.

On a fait de grosses réparations pour alimenter le calorifère à eau chaude à Saint-Jean.

On a installé dans la forge 100 pieds de tuyau à soufflet et l'on a creusé une tranchée à cette fin.

Les calorifères des divers ateliers ont été examinés et réparés.

On a installé une pompe à goudron dans l'usine à gaz Pintsch.

On a installé les conduits d'air nécessaire au système de chauffage des ateliers.

Deux ventilateurs on été aménagés dans la toiture de l'usine de force motrice.

On a fait 12 lits avec des tuyaux de 1¼ pouce pour la maison de repos des employés des trains à Campbellton.

Ci-suit un rapport des travaux faits dans la division des wagons à Moncton, durant l'année:—

On a construit:—
1 wagon à lait.

On a reconstruit:—
1 voiture à colons.
1 wagon réfrigérant.
10 fourgons.
50 wagons fermés.
38 wagons-plateformes.
2 wagons à moteur ont été transformés en voiture de première classe et fourgon à bagages.

On a fait des réparations générales aux wagons suivants:—

4 wagons-dortoirs.
5 wagons de deuxième classe.
4 wagons-poste.
2 fourgons à bagages.
491 wagons à marchandises.
2 flangers.
12 voitures de première classe.
3 voitures à colons.
7 fourgons à bagages.
63 fourgons.
13 charrues à neige.

On a fait de moyennes réparations aux wagons suivants:—

21 wagons-lits.
6 wagons-restaurants.
62 voitures de première classe.
38 voitures à colons.
9 wagons-poste.
1 wagon auxiliiare.
1 grue.
8 wagons-salons.
1 voiture d'administration.
34 voitures de deuxième classe.
19 fourgons.
31 fourgons à bagage.
519 wagons à marchandises.

De légères réparations ont été faites aux wagons suivants:—

27 wagons-lits.
27 voitures d'administration.
62 voitures de deuxième classe.
18 wagons-poste.
4 fourgons.
1 wagon à gaz Pintsch.
12 wagons-restaurants.
77 voitures de première classe.
35 voitures à colons.
35 fourgons à bagage.
1 wagon auxiliaire.
12,406 wagons à marchandises.

Ont été nettoyés, peinturés, marqués de lettres et vernis:—

17 wagons-lits.
1 voiture d'administration.
10 voitures de deuxième classe.
4 wagons-poste.
30 fourgons.
4 wagons-restaurants.
51 voitures de première classe.
22 voitures de colons.
12 fourgons à bagages.

Ont été nettoyés, patronnés et vernis:—

5 wagons-lits.
3 wagons-restaurants.
27 voitures de deuxième classe.

29 fourgons à bagage.
8 wagons-salons.
30 voitures de première classe.
17 voitures de colons.
9 wagons-poste.

On a marqué de lettres, peinturé, verni et patronné les wagons suivants:—
141 wagons fermés.
26 wagons réfrigérants.
4 wagons auxiliaires.
7 charrues à neige.
3 flangers.
54 tenders.
137 wagons-plateformes.
40 wagons-gondoles.
5 wagons à bascule.
26 wagons-réservoirs.
64 locomotives.
10 chasse-pierre.

On a rafraîchi la peinture et les lettres de 930 wagons fermés.

On a repesé et patronné 87 voitures à voyageurs.

On a aussi peinturé et marqué de lettres un certain nombre de seaux à cendre, échelles, brouettes, portes, tuyaux à vapeur, pupîtres et dessus de pupîtres, chaises, tabourets, cheminées, coffre-forts, enseignes, tableaux et divers autres articles.

Atelier des wagons à marchandises—

On a construit 203 trucks de wagons à marchandises.

On a posé 204 leviers *acme* à des wagons à marchandises.

On a posé 203 toitures à des wagons à marchandises.

Atelier de menuiserie—

On a fabriqué 31 chasse-pierre.

On a fabriqué 1,628 tampons de butoir.

On a fabriqué 988 traverses de frein et 2,019 poutres de traction.

On a fabriqué 702 côtés de trucks et 576 sellettes de trucks.

On a fabriqué 437 traverses de ressorts.

On a complété 1,311 commandes de matériaux pour les magasins du dehors.

On a débité 2,797,931 pieds de bois.

Atelier de capitonnage—

De fortes réparations, telles que renouvellement du capitonnage, des rideaux, tapis, matelas, etc., ont été faites à 50 voitures à voyageurs.

De moyennes réparations, telles que lavage des sièges et des dossiers, époussetage à l'air comprimé des matelas et tapis, renouvellement des sièges, dossiers et rideaux, ont été faites à 16 voitures à voyageurs.

De légères réparations ont été faites, consistant en époussetage à l'air comprimé, rapiéçage et réparations des sièges, dossiers, matelas, tapis, fauteuils en osier de 76 voitures à voyageurs.

On a fabriqué 544 rideaux de locomotives.

On a fabriqué 484 sièges et dossiers de pavillons.

On a fabriqué 2 rideaux de fenêtres de voitures et 13 bandes de contre-allées de voiture.

On a capitonné 217 sièges de fourgons.

On a fabriqué 12 sacs à houille et 48 sacs de manches à eau.

On a recouvert 12 tabourets de camp.

On a fabriqué 27 matelas de crin.

On a fabriqué 76 matelas et coussins en maroculine.

Il a aussi été fait beaucoup de petits ouvrages pour d'autres départements du chemin de fer: rembourrage de chaises, sièges et dossiers de bureau, et réparations de rideaux de vestibules, pavillons, rideaux de fenêtres et couvertures de pupîtres.

Atelier d'ébénisterie—

Les articles suivants ont été fabriqués dans l'atelier d'ébénisterie:—

25 appuie-tête.
16 dortoirs.
27 échelles de meunier.
12 boîtes à cartes.
12 boîtes d'équipement et d'outils.
18 panneaux d'extrémité.
6 portes de vestibule.
2 portes de voitures à voyageurs.
6 portes de dressoirs.
11 cadres de porte.
4 tableaux.
200 linteaux de fenêtres.
98 tabourets.
14 pupîtres.
286 bouts de marchepieds.
7 lits.
16 sièges de latrines.
15 devantures de lavabos.
22 chaises de camp.
8 casiers classeurs.
1 porte de fourgon.
12 portes de wagons à bestiaux.
12 portes de cabinets d'aisance.
2 grands réfrigérants à eau pour ateliers.
3 coffre-forts de train.
8 tables.
81 dossiers de sièges.
76 cadres de miroirs.
17 têtes de tableaux.
14 tiroirs de pupîtres.
3 tables de triage.
4 portes de bassins.
2 grandes échelles.
84 ventilateurs d'atelier.

Ont été réparés à l'atelier d'ébénisterie:—

11 outils.
2 échelles de meunier.
16 portes.
15 tables.
7 tiroirs.
11 portes d'airage de vestibule.
13 pupîtres.
8 dortoirs de fourgons.
8 casiers.

30 cuvettes à lavabos.
52 dossiers de siège.
29 fonds de siège.
76 chaises de salle à manger et de bureau.
28 corniches.
13 coffres-forts de train.
4 boîtes d'équipement.
9 têtes de tableaux.

En sus de ce qui précède, on a fourni beaucoup de travail et de matériaux pour la réparation de portes de bureaux, serrures, pupîtres et dessus de pupîtres, tiroirs, châssis, pose de tableaux et affichage, etc.

On a aussi fourni beaucoup de matériaux pour les trois voitures construites à l'usage des colons, et pour convertir les quatre wagons-poste et fumoirs en wagons-poste et fourgons de messageries et pour convertir les deux wagons-moteurs en voiture de première classe et fourgon à bagages.

Les lits, tables, pupîtres et châssis, et tous les aménagements intérieurs pour les dix voitures ont été fabriqués; et l'on a fourni beaucoup de travail et de matériaux pour munir les 18 wagons-lits de taies d'oreiller et de tuyautage neufs.

Ouvrages spéciaux—

On a enlevé la soupape F-36 à triple détente de 1,405 wagons à marchandises, qu'on a munis de la nouvelle soupape K-1.

On a encore exécuté les ouvrages sousmentionnés:—

MONCTON.

On a acheté 384 extincteurs devant être placés dans les voitures à voyageurs.

On a fabriqué dans les ateliers et muni d'outils 135 boîtes à outils de sauvetage et on en a posé 58 dans des voitures à voyageurs.

On a acheté à peu près tout le matériel pour une fosse de travail dans les ateliers.

On a dépensé environ $1,000 pour poser trois voies et faire une partie du terrassement pour l'emplacement d'une soute à rebuts dans les ateliers. Ceci couvre aussi le coût de deux trolleys de transfert qui ont été construits dans les ateliers pour l'usage des soutes à rebuts lorsqu'elles seront complétées.

On a acheté et reçu deux hydraulagraphes (servant à constater la pression à laquelle une roue de locomotive ou de wagon est mise sur son essieu.

On a acheté et installé dans nos ateliers un chevalet d'épreuve des triples-valves de freins à air comprimé; l'ancien a été enlevé et expédié aux ateliers de Charlottetown.

Ona acheté et installé dans les ateliers 1,000 de manches à eau, 2 tuyères d'arrêt, 5 échelles, 2 traîneaux à pompes et deux dévidoirs à tuyaux de pompes.

On a acheté et installé au complet dans les ateliers un outillage à couper et souder à l'oxy-acétylène.

Afin de prévenir les accidents de nature à causer des mutilations sérieuses aux mains des travailleurs, on a muni de cylindres de sûreté cinq des planeuses mécaniques des ateliers.

On a placé deux bornes-fontaines dans les chantiers de bois, l'une à 200 pieds et l'autre à 600 pieds de la borne-fontaine la plus rapprochée du chantier. Ceci permet à nos pompiers d'amener l'eau plus rapidement dans toutes les parties du chantier en n'employant que 400 pieds de boyaux.

On a acheté et installé au complet une machine à coudre les tapis et une machine à ourler les tapis.

On a installé au complet dans diverses parties des ateliers une latrine à six sièges, deux latrines à neuf sièges, six urinoirs et dix cuvettes de toilette.

On a reçu et installé au complet deux grues à escoperches qui avaient été achetées l'année précédente.

On a achevé le planchéiage entre les rails sur environ 2,400 pieds de la voie étroite à l'extrémité de l'atelier de réparation des wagons à marchandises.

On a installé au complet sur assises en béton, une machine à planer et embouveter, une scie mécanique, etc., une machine à raboter.

On a reçu et installé une machine à ébarber les écrous, mais on a constaté que son utilité était nulle. En conséquence, elle n'a pas été acceptée et elle ne fonctionne pas.

CAMPBELLTON.

On a acheté et installé dans la rotonde une soupente pour enlever les roues des locomotives et des wagons.

SAINT-JEAN.

On a acheté et installé dans l'usine de force motrice de l'élévateur de Saint-Jean une nouvelle chaudière tubulaire à retour de flamme, semblable aux deux qui y étaient déjà. On a aussi acheté et installé une nouvelle pompe d'alimentation. L'un des anciens générateurs d'éclairage de 105 K.W. a été apporté de Moncton et installé dans l'usine de force motrice. Ce générateur fournit maintenant tout l'éclairage de l'Intercolonial au parc de l'île, à Saint-Jean, remplaçant ainsi l'ancien outillage de la rotonde et de l'élévateur, et nous dispensant d'acheter l'électricité de la ville, excepté en cas d'urgence.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

On a construit au complet quinze wagons à houille de 30 tonnes. Une quantité considérable de matériaux a été préparée aux ateliers de Moncton et expédiée à Charlottetown où les 15 wagons ont été construits.

Un wagon-réservoir a été construit dans les ateliers de Charlottetown, le réservoir ayant été construit à Moncton.

STEAMER "SCOTIA".

On a installé pour l'usage des mécaniciens lorsqu'ils font de légères réparations aux machines, une machine à fraiser, à manivelle de 18 pouces, une machine de 5 chevaux-vapeur et un broyeur à émeri avec un arbre de couche de 16 pieds.

SERVICE D'EAU.

Ce service a été maintenu en bon état de fonctionnement durant l'année sur toute la ligne.

ATELIERS D'HALIFAX.

Les travaux courants qui suivent ont été exécutés dans les ateliers durant l'année:—

3 locomotives ont subi de fortes réparations et 163, de légères réparations.
De nouveaux tubes ont été posés dans une locomotive.
20 chaudières ont été éprouvées.
4 jeux de bandages de roues motrices ont été fabriqués.

4 jeux de bandages de roues de trucks de locomotives ont été fabriqués.
On a forgé 11,140 boulons.
On a fileté 12,560 boulons.
On a fileté 1,035 écrous.
On a peinturé 3 locomotives et tenders.
On a fabriqué 208 jeux de garniture de tige métallique.
On a fabriqué 195 jeux de garniture de tige de soupapes.
De légères réparations ont été faites à un grand nombre de wagons à marchandises ,et un certain nombre de travaux ont été faits pour l'entretien de la voie et le service du trafic.

Les travaux spéciaux qui suivent ont été faits:—

On a installé dans l'atelier des wagons une soupente pour enlever par paires les roues des wagons.

On a acheté pour les nouveaux ateliers et mis en usage un certain nombre de menus outils, tels que filières, robinets, alésoirs, tarauds, étaux, établis, forets, scies, etc.

Un chevalet pour éprouver les triples-valves des freins à air comprimé a été acheté et installé dans l'atelier des wagons.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Les travaux courants qui suivent ont été exécutés aux ateliers, durant l'année:—
24 locomotives ont subi des réparations générales, 9 ont subi de grosses réparations, 25 en ont subi de légères, et 29 en ont subi de spéciales.
612 nouveaux tubes ont été posés et 6,975 ont été rapiécés.
17 foyers ont été raccommodés.
79 chaudières ont été éprouvées.
On a fabriqué 151 bandages de roues motrices.
On a fabriqué 47 bandages de roues de trucks de locomotives.
On a fabriqué 170 bandages de roues de trucks de tenders.
On a fabriqué 10 bandages de roues d'arrière.
On a fabriqué 1 pavillon neuf de locomotive.
On a fabriqué 23 chasse-pierres.
On a forgé 13,757 boulons et on en a fileté 26,166.
On a fileté 2,808 écrous.
On a peinturé 43 locomotives et tenders.
On a fondu 42,158 livres de laiton.
On a fabriqué 2,561 jeux de garniture métallique et 2,819 jeux de garniture de tiges de soupape.
On a forgé 34,127 livres de fer.
On a fabriqué 34 ressorts moteurs et on en a réparé 480.
On a fabriqué 22 ressorts de trucks de locomotives et on en a réparé 59.
On a réparé 32 ressorts de trucks de tenders.
Un grand nombre de wagons ont subi de légères réparations durant l'année et l'on a fait beaucoup de travaux pour les autres services du chemin de fer.

Les travaux spéciaux suivants ont été faits:—

Le crédit pour le nivellement d'un emplacement et pour un trolley de transfert aux soutes des rebuts a été dépensé.

On a acheté et mis en usage dans ces ateliers quatre enclumes, un rodoir de foret tors, un coupe-tube, trois broyeurs à roue d'émeri et un certain nombre de menus outils tels que filières, tarauds, alésoirs, forets, étaux, clés anglaises, scies, etc.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives, voitures, wagons de différentes classes, etc., le 31 mars 1911 et le 31 mars 1912.

	Locomotives.	Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons à bagages couverts.	Wag. d'instruct. frein à air.	Wagons-automobiles à vap.	Wagons à marchandises couverts.	Wagons réfrigérants.	Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs à huile.	Wagons à clapets.	Wagons découverts.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1911..	396	41	9	12	49	132	90	34	66	6	1	4	6636	142	2915	50	40	839	5
A remplacer le 31 mars 1911.	1	..	..	..	1	3	9	..	..	..	..	..	459	2	142	2	..	207	12
Total du matériel le 31 mars 1911.	397	41	9	12	50	135	99	34	66	6	1	4	7095	144	3057	52	40	1046	17
Acheté au cours de l'année au compte du capital.	4								2								15		
Acheté aux ateliers de Moncton au compte des renouvellements.					3	3													
Construits de l'année au compte des renouvell. (lait)									1										
Changé, dans les atel., de moteur en wag. de 1ère classe et de bag. et transf. à la série de 1ère classe						2						2							
Acheté durant l'an. au compte des renouvell. pour remplac. les wag. de 383-6 tonnes condamnés, les wagons de 46-50 tonn. ayant une capacité égale aux 383 w. clapet.																			
A déduire 383-6 tonn. wag. à clapet rempl. par les wag. 46-50 tonnes mentionnés ci-dessus.																		383	
Acheté durant l'an. au compte des renouvell. pour rempl. 17 vieilles locomotives du petit type.	8																		
A déduire 17 vieilles loc. de petit type condamnées et remplacées																			

	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à cadres d'acier (houille 50 tonnes).	Wagons à bestiaux.	Wag.-bascules convertibles.	Wagons auxiliaires.	Fourgons.	Wag. à approv. de magasins.	Wagon à gaz Pintsch.	Total, wagons.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige doubles.	Wagons à gratte-neige.	Total, chasse-neige et wagons à gratte-neige.	Grues à vapeur.	Wagons à ballast.	Wagons de forage.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1911..	427	130	146	199	23	107	1	1	12105	52	20	2	2	1	40	117	15	2	1
A remplacer le 31 mars 1911.	15	....	2	1	..	12	..	..	867	1	..	..	..	..	1	2	..	..	..
Total du matériel le 31 mars 1911.	442	130	148	200	23	119	1	1	12972	53	20	2	2	1	41	119	15	2	1
Acheté au cours de l'année au compte du capital.									17										
Acheté aux ateliers de Moncton au compte des renouvellements.									6										
Construits de l'année au compte des renouvell. (lait)									1										
Changé, dans les atel., de moteur en wag. de 1ère classe et de bag. et transf. à la série de 1ère classe																			
Acheté durant l'an. au compte des renouvell. pour remplac. les wag. de 383-6 tonnes condamnés, les wagons de 46-50 tonn. ayant une capacité égale aux 383 w. clapet.		46							46										
A déduire 383-6 tonn. wag. à clapet rempl. par les wag. 46-50 tonnes mentionnés ci-dessus.									383										
Acheté durant l'an. au compte des renouvell. pour rempl. 17 vieilles locomotives du petit type.																			
A déduire 17 vieilles loc. de petit type condamnées et remplacées																			

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

par les 8 loc. mentionnées 5 loc. pacifique et 3 loc. à 10 roues p. de voyageurs, les 8 ayant une puissance de traction de 219,550 contre 213,506 liv. pour les 17..	17																																					
Transformé de chasse-neige ordinaire en chasse-neige à ailerons.																													2	2								
Total du matériel le 31 mars 1912.	392	41	9	12	53	140	99	34	69	6	1	2	7095	144	3057	52	55	663	17	442	176	148	200	23	119	1	1	12659	51	22	2	2	1	41	119	15	2	1
A être remplacés le 31 mars tel que ci-haut indiqué.	1				1	3	9						459	2	142	2		207	12	15		2	1		12			867	1					1	2			
Condamnés et détruits au cours de l'année.	16						1						54		74		1	185		12		2			6			335										
Total condamnés et détruits.	17				1	3	10						513	2	216	2	1	392	12	27		4	1		18			1202	1					1	2			
A déduire 17 locomotives et 383 wagons à clapet tel qu'indiqué ci-dessus.	17																	383										383										
Acheté au compte du renouvellement pour remplacer.						2							371	1	70							2						446										
Reconstruits aux ateliers de Moncton au compte du renouvellement pour remplacer.					1								50	1	38										10			100										
A être remplacés le 31 mars 1912						1	10						92		108	2	1	9	12	27		2	1		8			273	1					1	2			
Plus le matériel en service et en réparations.	392	41	9	12	53	139	89	34	69	6	1	2	7003	144	2949	50	54	654	5	415	176	146	199	23	111	1	1	12386	51	22	2	2	1	40	117	15	2	
Total du matériel le 31 mars 1912, comme ci-dessus,	392	41	9	12	53	140	99	34	69	6	1	2	7095	144	3057	52	55	663	17	442	176	148	200	23	119	1	1	12659	52	22	2	2	1	40	119	15	2	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du nombre de milles parcourus, et de la houille, de l'huile, de la graisse et des chiffons consommés par les locomotives au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1912.

Mois.	Locomotives, parcours.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles.				
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.	Livres de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.
1911.											
Avril	802,720	48,257	11,402	25,237	1,161	3,754	13,466	1·42	3·14	·14	·46
Mai	734,964	39,091	10,671	23,183	882	3,094	11,914	1·45	3·15	·12	·42
Juin	737,466	38,552	10,973	23,389	855	3,687	11,709	1·49	3·17	·11	·50
Juillet	746,080	38,319	10,333	22,915	527	3,566	11,504	1·38	3·07	·07	·48
Août	768,294	40,621	10,808	23,684	972	3,521	11,843	1·40	3·08	·12	·46
Septembre	740,079	41,154	10,468	22,431	891	3,295	12,456	1·41	3·03	·12	·44
Octobre	778,974	45,364	10,901	23,241	808	3,327	13,045	1·40	2·98	·10	·42
Novembre	770,286	48,263	11,339	22,812	911	3,691	14,035	1·47	2·96	·12	·48
Décembre	844,172	55,447	12,751	25,625	953	3,333	14,713	1·51	3·03	·11	·39
1912.											
Janvier	822,243	56,392	11,854	23,857	782	3,564	15,362	1·44	2·90	·09	·43
Février	811,838	52,424	11,869	24,441	897	3,977	14,464	1·46	3·01	·11	·49
Mars	858,371	55,026	13,600	25,579	1,123	4,968	14,359	1·58	2·98	·13	·58
Total	9,415,487	558,910	136,969	286,394	10,762	43,777	13,296	1·45	3·04	·11	·46

ÉTAT DU COMPTE DU CAPITAL

N°. 1—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL—Exercice terminé le 31 mars 1912.

1911.	DT.	$ c.	$ c.	1911.	AV.	$ c.
31 mars...	Coût du chemin de fer Interc. jusqu'à cette date..		93,035,371 08	31 mars...	Dominion du Canada..................	93,035,371 08
	Pour renforcer les ponts..........................	53,551 40				
	Agrandissement des installations à Halifax...	73,989 59				
	Equip. à la remise à loc. à la Rivière-du-Loup.	6,645 41				
	Ateliers des loc. et des wag. avec outillage et nouvelle cour à marchandises à Moncton....	106,936 31				
	Agrandissem. des installations à Campbellton	176,810 41				
	Détournement de la ligne, mines de Sydney..	249,929 45				
	" " à Chatham et embranchement conduisant au quai...........	210,563 93				
	Allonge à l'édif. du bur. princip. à Moncton...	80,626 67				
	Agrandissement des installations à Truro.....	24,951 14				
	Double voie à New-Glasgow.................	26,069 15				
	Protection générale des grandes routes........	114,266 28				
	Agrandissement des installations à Stellarton.	30,000 00				
	" " et des facilités le long de la route........................	50,952 23				
	Agrandissement des installations à Saint-Jean	25,600 00				
	Etudes de lignes et inspections...	564 69				
	Agrandissement des installations à Frédéricton	42,978 63				
	Pour la construction d'un chemin de fer d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de Dartmouth, dans le comté de Halifax, passant par le port de Musquodoboit et la vallée de Musquodoboit jusqu'à la colonie Deans, dans ledit comté..	24,696 31				
	Pour la construction d'un chemin de fer d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près d'Alba, dans le comté d'Inverness jusqu'à la ville de Baddeck, dans le comté de Victoria..................................	11,121 01				
	Pour la constr. d'un ch. de fer d'un end. sur le ch. de fer Intercol., à ou près de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à la ville de Guysboro et de ladite ligne de ch. de fer à partir de Cross Roads Country Harbour jusqu'à l'eau profonde dans ledit port.......	113,406 49				
	Agrand. des install. à la jetée de la Princesse..	15 05				
	Améliorations à Mulgrave........	28,961 12				

Matériel roulant	128,485 13				
Freins à air comprimé pour w. à marchandises	12,160 00				
Construction première	175 96				
Extincteurs et boîtes à outils pour voitures à voyageurs	6,400 00				
Docks et quais à Halifax	98,898 72				
Amél. des triples-valves de freins pneumatiques	7,150 00				
Construction d'un embranchement de la gare de Hampton au village de Hampton.	1,711 08		1912.		
Nouvelles machines pour le vapeur "Scotia"	832 68				
Remplacement de barres d'attelage des wagons à marchandises	1,999 72	1,710,448 56	31 mars	Dominion du Canada	1,710,448 56
		$94,745,819 64			$94,745,819 64

E et O. E.

Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 2—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DES RECETTES—Exercice terminé le 31 mars 1912.

Dépenses.	$ c.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entr. de la voie et des constructions..		1,812,419 58	Transp. des voyageurs	3,017,304 63
Entretien du matériel..............	2,144,723 58		" marchandises	7,008,300 49
A ajouter surplus de l'année, transféré aux renouvellements et équipement et porté au débit de ce compte......	536,819 69	2,681,543 27	Transp. de la malle et des messageries....	428,985 64
Trafic..............................		217,943 10	Divers	139,195 08
Transport		5,630,139 19		
En général..........................		248,990 70		
Balance............	539,569 69			
Moins surplus transféré au compte des renouvellements et équipement	536,819 69	2,750 00		
		10,593,785 84		10,593,785 84

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

N° 3—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN de la voie et des constructions—Exercice terminé le 31 mars 1912.

			$ c.
N°	1.	Surintendance	53,267 59
"	2.	Ballast............	61,628 25
"	3.	Traverses............	143,054 44
"	4.	Rails............	158,368 09
"	5.	Autre matériel de voie............	102,509 00
"	6.	Chaussées et voies............	682,852 02
"	7.	Enlèvement de la neige, du sable et de la glace............	151,580 68
"	9.	Ponts, viaducs et ponceaux............	44,317 77
"	10.	Passages au-dessus et au-dessous de la voie	1,119 36
"	11.	Passage à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux............	47,918 38
"	12.	Clôtures paraneige et contre le sable, et abris contre la neige............	16,248 69
"	13.	Signaux et appareils d'enclenchement	6,170 19
"	14.	Lignes de téléphone et de télégraphe	1,520 92
"	16.	Bâtiments, accessoires et terrains............	265,442 74
"	17.	Docks et quais............	29,871 77
"	18.	Outillage de voie et accessoires............	21,992 75
"	22.	Accidents............	355 68
"	23.	Papeterie et impressions............	3,936 66
"	25.	Divers............	866 49
"	26.	Entretien de voies communes, cours et autres, etc.—Dt............	27,847 77
		Av............	1,820,869 24
"	27.	Entretien de voies communes, cours et autres, etc.—Av............	8,449 66
			1,812,419 58

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

E. et O. E.
MONCTON, N.-B

N° 4—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN du matériel—Exercice terminé le 31 mars 1912.

	$ c.
N°. 28. Surintendance	59,135 90
" 29. Locomotives à vapeur—Réparations	712,227 89
" 30. Locomotives à vapeur—Renouvellements	371,965 84
" 35. Wagons à voyageurs—Réparations	294,183 31
" 36. " " —Renouvellements	185,977 91
" 38. " marchandises—Réparations	635,784 28
" 39. " " —Renouvellements	278,939 95
" 44. Matériel flottant—Réparations	9,058 20
" 45. " " —Renouvellements	2 00
" 47. Machines et outils d'ateliers	40,376 27
" 49. Accidents	498 08
" 50. Papeterie et impressions	10,786 32
" 51. Entretien du matériel commun aux têtes de lignes—Dt	4,506 23
" 52. Divers	43,899 34
" 53. Outillage—Réparations	34,201 75
	*2,681,543 27

* L'exploitation du chemin de fer durant l'année a produit un gain de $539,569.69. Sur ce montant, $536,819.69 ont été transférés au compte du Renouvellement du matériel et l'Entretien du matériel a été débité d'autant. La somme de $536,819.69 est disponible pour l'achat du matériel roulant.

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 5—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES relatives au trafic—Exercice terminé le 31 mars 1912.

	$ c.
N°. 57. Surintendance	63,776 92
" 58. Agences extérieures	71,806 24
" 59. Publicité	48,605 81
" 60. Papeterie et impressions	30,264 85
" 61. Associations du trafic	2,693 29
" 65. Autres dépenses	795 99
	217,943 10

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 6—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais de transport—Exercice terminé le 31 mars 1912.

	$ c.
N° 66 Surintendance	83,169 76
67 Expéditions des trains	166,045 42
68 Employés de gare	737,227 00
69 Associations du service du pesage et des wagons	1,427 36
72 Fournitures et frais de gares	102,350 23
73 Chefs de parcs et leurs employés	41,585 22
74 Conducteurs des parcs et serre-freins	179,486 73
75 Mécaniciens préposés aux signaux et à l'aiguillage dans les parcs	16,225 28
76 Fournitures et frais relatifs aux parcs	19,719 43
77 Mécaniciens des parcs	139,914 24
78 Frais des remises de locomotives—Parcs	35,841 70
79 Combustible pour locomotives des parcs	195,501 63
80 Eau pour locomotives des parcs	10,969 46
81 Lubrifiants pour locomotives des parcs	3,435 18
82 Autres fournitures pour locomotives des parcs	2,297 59
83 Services des voies communes et têtes de lignes—Dt	114,681 95
86 Mécaniciens de route	576,983 86
87 Frais des remises de locomotives—Route	279,210 08
88 Combustible pour locomotives de route	1,693,269 67
89 Eau pour locomotives de route	55,289 78
90 Lubrifiants pour locomotives de route	28,554 25
91 Autres fournitures pour locomotives de route	16,954 87
94 Employés des trains	767,240 85
95 Fournitures de trains et dépenses	196,358 39
96 Enclenchements, aiguilles, signaux, etc.—Service	10,409 67
97 Signaleurs aux croisements et préposés aux barrières	15,256 90
98 Service de pont-lévis	3,185 39
99 Enlèvement des débris d'accidents	17,287 73
100 Télégraphe et téléphone—Service	13,217 17
101 Service du matériel flottant	49,350 06
103 Papeterie et impressions	62,892 40
105 Divers	27,668 45
106 Pertes et dommages—Marchandises	40,030 04
107 " " —Bagages	287 83
108 Dommages aux propriétés	5,961 29
109 " au bétail sur l'emplacement de la voie	5,690 83
110 Blessures reçues par des voyageurs	2,211 49
111 Service des voies communes—Dt	11,343 98
	5,728,533 16
Av.	
N° 84 Services des voies communes et têtes de lignes—Av	98,393 97
	5,630,139 19

E. et O. E.
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—Exercice terminé le 31 mars 1912.

	$ c.
N° 113 Appointements et frais des fonctionnaires en général	25,937 47
114 " " des commis et subalternes	103,943 75
115 Fournitures et frais des bureaux en général	2,946 93
116 Frais d'avocats	12,143 85
118 Frais du service des secours	9,399 96
119 Pensions	76,371 60
120 Impressions et papeterie	14,475 71
121 Autres frais	3,771 43
	248,990 70

E. et O. E.
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 8—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

COMPTE des approvisionnements généraux—Exercice terminé le 31 mars 1912.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Balance, 31 mars 1911		1,149,303 45	Par distrib. au cours de l'exercice clos le 31 mars 1912	4,192,961 31	
Achats de l'exercice clos le 31 mars 1912	3,710,077 38		Ventes de matériel, combustible, etc.	62,299 31	
Frais provenant des autres départements	908,084 12		Ventes de vieux matériel	220,118 18	
Main-d'œuvre	56,946 04				4,475,378 80
Appointements du personnel	30,678 40				
		4,705,785 94	Balance—		
			Réserves ordinaires, combustible compris	758,731 68	
			Matériel pour la voie et les ponts	620,978 91	
					1,379,710 59
		5,855,089 39			5,855,089 39

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des dépenses, C.F.I.

MONCTON, N.-B.

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bilan général—Exercice terminé le 31 mars 1912.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Caisse	2 33		Par Dominion du Canada	1,721,441 63	
Approvisionnements généraux	1,379,710 59		Fonds de prévoy. des empl. de l'Intercolonial et du ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	309,234 71	
Chefs de gare	201,591 96				
Rec. général—Compte du fonds de prévoyance.	791,316 27		Compte de ren. et d'équip, du mat. bal. 31 m. 1912	229,130 75	
Compte de caisse en transit	6,583 50		Transfert d'une partie du surplus pour l'exercice clos le 31 mars 1912	536,819 69	
Compte en suspens du vérificateur	39,963 08				
Compte du commissaire	21,866 21				765,950 44
Frais en suspens pour voie et matériel	99,639 82		Par compte de marchandise en transit	15,136 67	
Marchandises non réclamées	346 06		Compte de renouvellement de rails	160,784 80	
		2,541,019 82	Compte de renouvell. d'ass. contre le feu	56,269 40	
			Grand-livre des particuliers et des compagnies—		3,028,817 65
			Armour Car Lines	6 25	
			Amherst Malleable Iron Co	40 42	
			Beersville Ry. & Coal Co	216 20	
Grand-livre des compagnies et des particuliers—			J. H. Brownell	235 72	
Acadia Coal Co	642 75		Cumberland Ry. & Coal Co	141 55	
Chemin de fer Alabama et Vicksburg	3 99		Chatham Ry	0 07	
Lignes de la côte Atlantique	19 43		Chappell Bros	71 00	
H. et A. Allan	462 50		Canadian Locomotive Co	91 00	
Atlantic and Lake Superior Ry	2,359 70		Canadian Oil Co	175 35	
Atlanta, Birmingham and Atlantic Ry	3 67		J. & A. Culligan	10 20	
American Refrigerator Transportation Co	0 91		Colonial Granite Co	94 00	
Atcheson, Topeka and Santa Fe Ry	10 01		Cornwall & York Cotton Mills Co	190 78	
Ann Arbor Ry	2 61		Crédit Foncier Canadien	113 25	
Alabama Great Southern Ry	14 20		Crosby Molasses Co	242 95	
Steamship 'Amelia'	0 70		Canada Cement Co	83 70	
Austin Lumber Co	272 46		Ministère de la Justice	1,000 00	
Atlanta & West Point Ry	8 00		Dubs & Co	98 63	
Boston & Maine Ry	421 94		G. Dumont	27 00	
Baltimore & Ohio Ry	128 47		W. H. Duffy	288 85	
Boston & Albany Ry	2 24		Elmsdale Co	1,190 18	
Bangor & Aroostook Ry	7 66		Frankell Bros	20 41	
Buffalo, Rochester & Pittsburg Ry	58 76		T. E. Fernald & Co.	223 50	
Buffalo & Susquehanna Ry	10 54		Grand Lake Lumber Co	383 00	
Bessemer & Lake Erie Ry	2 54		Garde-magasin général	6 78	
Bathurst Lumber Co	116 49		Guilford & Sons	200 00	
Brown Machine Co	314 14		H. J. Garson & Co	1,630 99	
Barre Ry	9 29		Luther Goodspeed & Son	224 94	
Caraquet Ry	14,895 72		Abner Gordon	161 79	
Canadian Express Co	15,524 22		Chas & Davidson Hill	359 81	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	33,409 36		T. A. Hurley	168 09	
Charlottetown Steam Navigation Co	223 05		Imperial Oil Co	9 40	
Central Vermont Ry	160 27		Jones & Schofield	111 96	
Coal & Coke Co	0 44		J. A. Kirkpatrick	248 50	
Canadian Northern Ry	1,657 53		I. Lord	3 50	

A Cincinnati, Hamilton, and Dayton Ry	13 45	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry.	147 23	
Canada Atlantic and Plant Line	2 00	
Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry.	89 86	
Chicago, St. Paul, Minneapolis and Omaha Ry.	2 68	
Cincinnati Northern Ry	25 76	
Chicago and North Western Ry	92 61	
Canada Railway News Co	67 50	
Chicago and Alton Ry	23 36	
Chicago Rock Island and Gulf Ry	16 65	
Chicago, Burlington and Quincy Ry	54 16	
Chicago Refrigerator Despatch Line	0 44	
Central Ry. of New Jersey	86 90	
Chesapeake and Ohio Ry	57 90	
Chicago and Eastern Illinois Ry	20 31	
Cleveland, Akron and Columbus Ry	1 60	
Central Ontario Ry	5 01	
Chicago, Indianapolis and Louisville Ry	0 57	
Chicago, Cincinnati and Louisville Ry	1 26	
Chicago, Indiana and Southern Ry	17 22	
Colchester Coal and Railway Co	369 35	
Chicago, Rock Island and Pacific Ry	64 71	
Chicago, Great Western Ry	32 91	
Central Indiana Ry	11 50	
Chicago, Peoria and St. Louis Ry	0 44	
Cold Blast Transportation Co.	0 48	
Copper Crown Co	45 13	
Central of Georgia Ry	9 43	
Frank A. Cutting Co.	3 30	
Consolidated Rolling Stock Co	1 10	
Cleveland Provision Co.	2 27	
Canada & Gulf Terminal Ry	5,985 53	
Cudahy Milwaukee Refrigerator Line.	4 88	
Canadian Car and Foundry Co.	7,897 10	
Chaleur Bay Mills	12 12	
Chicago, Milwaukee and Gary Ry	8 08	
Carolina, Clinchfield and Ohio Ry	1 80	
Ministère de l'Agriculture	70 00	
	85,990 19	
A reporter		2,541,019 82

Par W. S. Loggie & Co	296 77	
Joseph LeCours	138 05	
J. A. Likely	1,033 80	
Thomas Lahey	241 57	
La Cie Manufacturière de Montmagny	279 59	
Nap. Mercier	43 50	
F. M. Murray	272 27	
D. H. McKay	88 07	
W. A. McKay & Co.	138 00	
McLean Milling Co	616 08	
H. D. McLean	69 48	
D. McNeil & Sons	144 77	
H. E McArthur	445 60	
Cie de Téléphone du New-Brunswick	14 62	
James R. Porter	49 50	
Pratt Bros.	267 15	
James Pender & Co	435 77	
Cie de Construction de Québec	51 44	
Reed Co	316 66	
Rood and McGregor	47 00	
Sessenwein Bros	3,515 05	
J. Simon	6,486 36	
Enoch Steeves	258 25	
Starr Manufacturing Co.	30 00	
Jas. Stevenson	216 32	
C. P. Stephen	78 50	
Stephen Bros	193 14	
B. L. Tucker	184 69	
Town of New Glasgow	204 00	
S. E. Vaughan & Co	891 00	
Alex. Watson	356 00	
York & Sunbury Milling Co.	197 45	
		25,670 22
Par gr.-livre des particul. et Cies compte indéterm. :		
Canada Car and Foundry Co	359 10	
Nova Scotia Car Works	215 80	
Sessenwein Bros	3,600 01	
Salisbury and Harvey Ry.	5,887 17	
John Simon	2,427 13	
Windsor Branch Ry	75 34	
		12,504 55
Par grand-livre du trafic :—		
Atchison, Topeka and Santa Fé Ry	169 10	
Boston and Maine Ry.	2,849 53	
Boston and Albany Ry	12 42	
Canada Atlantic and Plant Steamship Line	61 42	
		3,092 47
A reporter		3,067,052 42

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GENERAL—Exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.
Report	85,990 19	2,541,019 82
Ministère des Travaux Publics	1,707 77	
Ministère de la Marine et des Pêcheries	27 94	
Ministère de la Milice et de la Défense	16,904 56	
Dominion Atlantic Ry	4,934 20	
Dominion Coal Co	127 94	
Dominion Iron & Steel Co	11,699 67	
Delaware & Hudson Ry	148 93	
Delaware, Lackawanna & Western Ry	51 97	
Dominion Express Co	1 95	
Min. des ch. de fer et Can. compte d'approvis.	358 08	
Detroit & Mackinac Ry	0 49	
Denver & Rio Grande Ry	0 51	
Alfred Dickie Lumber Co	86 45	
Detroit & Toledo South Shore Ry	0 61	
Dépt. du Service Naval	116 67	
Durham Transportation Co	1 71	
Elgin & Havelock Ry	170 54	
Erie Ry	169 97	
Eastern Steamship Co	2 40	
Elgin, Joliet and Eastern Ry	13 32	
Erie & Michigan Ry. & Navigation Ry	2 80	
Captain J. A. Farquhar	9 60	
Furness, Withy & Co	43 15	
Fraserville Foundry Co	164 00	
James Fleming	822 50	
Grand Trunk Ry	26,567 12	
Galena Signal Oil Co	525 75	
Cie générale de construction et de dragage	119 14	
Green Bay & Western Ry	0 43	
Great North Western Telegraph Co	78 00	
Great Northern Ry. Line	12 55	
Georgia Southern & Florida Ry	1 93	
Graham & Co	58 43	
Ch. de fer Grand-Tronc—compte indéterminé	98 75	
Grand Rapids & Indiana Ry	18 62	
Gulf & Ship Island Ry	2 04	
Halifax & South Western Ry	112,096 21	
Hampton & St. Martins Ry	81 60	
Huntingdon & Broad Top Mountain Ry	296 87	
Hocking Valley Ry	28 86	

Av.	$ c.	$ c.
Report	3,092 47	3,067,052 42
Par Chicago, Rock Island & Pacific Ry	98 84	
Chicago, Burlington & Quincy Ry	185 68	
Chicago North Western Ry	515 24	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	12 06	
Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	531 48	
Delaware & Hudson Ry	54 14	
Duluth, South Shore & Atlantic Ry	127 04	
Eastern Steamship Co	148 58	
El Paso & South Western Ry	25 48	
Great Northern Ry. Line	833 24	
Ch. de fer Grand Tronc Pacifique	455 39	
Halifax & South Western Ry	76 75	
Illinois Central Ry	114 05	
Cie de Navigation Interprovincial	13 80	
Lake Shore & Michigan Southern Ry	157 72	
Michigan Central Ry	50 63	
Maine Central Ry	5,558 07	
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	564 81	
Northern Pacific Ry	305 79	
New England Navigation Co	21 00	
New York Central & Hudson River Ry	38 51	
New York, New Haven & Hartford Ry	376 56	
Ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	1,453 89	
Pennsylvania Ry	58 71	
Ch. de fer du Père Marquette	76 94	
" " de Québec Central	181 56	
" " de l'Armée du Salut	7 79	
" " de Témiscouata	55 50	
Temiskaming & Northern Ontario Ry	1,443 30	
Toronto, Hamilton & Buffalo Ry	6 15	
Union Pacific Ry	211 42	
Wabash Ry	555 24	
		17,407 83
Par grand-livre du service des wagons :—		
Bay of Quinte Ry	4 20	
Kansas City Terminal Ry	1 40	
Lehigh Valley Ry	0 20	
New York Central Lines	68 70	

Halifax Station Labour	1,500 00	
J. Hillis & Sons	563 20	
Hood's Quarry Co	81 78	
W. F. Humphrey	79 52	
Hone and Rivet	924 80	
Inverness Ry. & Coal Co.	111 92	
Intercolonial Coal Mining Co	43 26	
Illinois Central Ry	168 60	
International & Great Northern Ry	5 85	
Fonds de prévoyance des empl. des ch. de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Enouard.	4 30	
Iowa Central Ry	4 92	
Indiana Harbor Belt Ry	0 11	
Kent Northern Co	6,151 84	
Kanawha & Michigan Ry	2 16	
Kansas City Southern Ry	14 71	
D. G. Kirk	10,683 86	
Chemin de fer de Lotbinière & Megantic	0 19	
Londonderry Iron & Mining Co.	21,752 59	
Lehigh Valley Ry	558 70	
Louisiana & Western Ry	0 40	
Louisville & Nashville Ry	63 30	
Lake Shore & Michigan Southern Ry	112 01	
Lake Erie & Western Ry	34 28	
R. S. Lowe	96 10	
Lexington & Eastern Ry	8 99	
Lehigh & New England Ry	0 40	
Lotbinière Lumber Co	3 25	
Louisiana Ry. and Navigation Co	16 51	
Moncton & Buctouche Ry	636 69	
Michigan Central Ry	107 41	
Maine Central Ry.	51 98	
Montmagny Light & Pulp Co	756 09	
Thomas Malcolm	2,109 40	
Merchant's Despatch Transportation Co.	4 82	
Missouri Pacific Ry	152 88	
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	90 74	
Missouri, Kansas & Texas Ry	46 62	
Maritime Coal, Ry. & Power Co	5 00	
Metropolitan Steamship Co	59 38	
Mather Stock Car Co	2 07	
Minneapolis & St. Louis Ry	35 65	
R. G. Murray	11 85	
Mobile & Ohio Ry	20 71	
H. W. Monsell & Co	18 08	
Mississipi Central Ry	1 97	
Marine Ry Co	0 52	
Moncton Tramways, Electricity & Gas Co	105 85	
A reporter	310,749 48	2,541,019 82

Raleigh & Charleston Ry	1 05	
		75 55
Grand-livre des loyers.		
D. LeBlanc	20	
New Brunswick Pulp & Paper Co	1 00	
J. B. Sangster	0 01	
Joseph Arthur	0 50	
D. Hannah	1 02	
T. B. Cochrane	1 44	
A. E. Putnam	1 00	
E. McElmon	1 00	
Spencer Bros. & Turner	5 00	
O. S. Legere	1 00	
George Lovett	1 75	
Rhodes, Curry & Co	2 00	
Town of Stellarton	1 00	
G. W. Young	1 00	
Shawinigan Water & Power Co	1 00	
		18 92
A reporter	....	3,084,554 72

N°. 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL —*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL —Exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

	Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
	Report	310,749 48	2,541,019 82	Report		3,084,554 72
A	Missouri & North Arkansas Ry	1 20				
	H. F. McDougall	8 46				
	E. D. McGrath	15 20				
	Nelson McDougall	75 00				
	McLellan Lumber Co	40 00				
	New Brunswick Coal & Railway Co	10 15				
	New York Central & Hudson River Ry	799 43				
	National Despatch Line	38 08				
	Chemin de fer de Terreneuve	313 64				
	New York, New Haven and Hartford Ry	132 42				
	Northern Navigation Co	2 60				
	New York, Chicago and St. Louis Ry	54 01				
	Nova Scotia Steel and Coal Co	1,321 11				
	New Brunswick and P. E. Island Ry	4,521 45				
	Northern Pacific Ry	25 93				
	National Despatch—Great Eastern Line	484 23				
	Northern Central Ry	2 65				
	Norfolk and Western Ry	46 80				
	New York, Philadelphia and Norfolk Ry	0 36				
	New Orleans and North Eastern Ry	13 54				
	Congrès-national du travail	446 40				
	Norfolk Southern Ry	14 42				
	Norwood and Lawrence Ry	222 16				
	Northern New Brunswick and Seaboard Ry	230 76				
	New Brunswick Cold Storage Co	119 75				
	New Brunswick Pulp and Paper Co	167 68				
	Nashville, Chattanooga and St. Louis Ry	5 91				
	Nova Scotia Car Works	2,069 68				
	Oregon Railway and Navigation Co	11 53				
	Fret océanique à Halifax	4,233 89				
	Opelousas Gulf and North Eastern Ry	1 80				
	Oregon Short Line Ry	6 25				
	Post Office Department	54,930 86				
	Prince Edward Island Ry	734 89				
	Main-d'œuvre à la gare de Pictou	200 00				
	Pullman Co	2 23				
	Pennsylvania Ry	221 60				
	Price Bros	1,336 02				
	Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry	27 51				

Pennsylvania Co	98 38				
Père Marquette Ry	302 52				
Pittsburgh & Lake Erie Ry	22 72				
Philadelphia & Reading Ry	105 04				
Philadelphia, Baltimore & Washington Ry	2 87				
Pickford & Black	164 09				
C. Pickford	176 00				
Pittsburgh, Shamut & Northern Ry	25 35				
Pacific Fruit Express	2 93				
Preston Car & Coach Co	20 00				
Powers & Brewer	114 59				
Chemin de fer de Québec-Central	1,255 86				
Quebec, Montreal & Southern Ry	52 62				
Chemin de fer de Québec et lac St-Jean	91 64				
Quebec Contracting Co	2,353 18				
Rhodes, Curry & Co	2,266 22				
Rutland Ry	6 72				
Charles D. Ruddock	110 00				
Ryan & McDonnell	3,736 29				
Rockingham Station	3 00				
Robb Engineering Co	57 60				
Railway Automatic Car Co	61 40				
Swift Refrigerator Line	90 49				
Sherbrooke Tank Line	3 12				
Sackville Station	65 97				
Salisbury & Harvey Ry	70,711 46				
Southern Pacific Ry	14 21				
Southern Ry	84 99				
St. Lawrence and Adirondack Ry	6 34				
Seaboard Air Line	7 05				
Southern Indiana Ry	20 50				
St. Louis and St. Francisco Ry	37 15				
St. Louis, Iron Mountain & Southern Ry	18 25				
St. Louis South Western Ry	29 00				
St. Joseph & Grand Island Ry	1 00				
St. Louis Refrigerator Co	2 28				
Station de Ste-Monique	10 00				
Santa Fe Refrigerator Despatch	17 90				
Station de Sussex	25 00				
Shaw and Mason	16 51				
St. John Iron Works	71 02				
St. John Station Labor	1,500 00				
Smith Tyrer Co	9 26				
St. Lawrence Bridge Co	37 07				
Shipper's Refrigerator Car Co	2 68				
Chemin de fer de Témiscouata	88 70				
Texas and Pacific Ry	10 41				
A reporter	467,548 46	2,541,019 82	A reporter		3,084,554 72

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL—Exercice terminé le 31 mars 1912.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	467,548 46	2,541,019 82	Report		3,084,554 72
A Toronto, Hamilton and Buffalo Ry	5 61				
Trois Pistoles Pulp and Paper Co	73 82				
Commissaires des ch. de fer Transcontinental	1,625 56				
Toledo, St. Louis and Western Ry	24 88				
Toledo and Ohio Central Ry	10 50				
Toledo, Peoria and Western Ry	3 92				
D. Tremblay	123 29				
S. M. Tweedie	49 90				
Toronto Construction Co	429 75				
Temiskaming and Northern Ontario Ry	0 50				
Trinity and Brazos Valley Ry	1 30				
Toledo and Western Ry	10 60				
Vandalia Line	8 79				
Union Pacific Ry	30 87				
Union Ry	2 84				
Union Tank Line	2 00				
Virginia and South Western Ry	1 62				
Wabash Ry	398 62				
Western Union Telegraph Co	127 80				
A. N. Whitman and Son	150 00				
E. A. Wallberg	2 97				
Western Maryland Ry	2 41				
Wisconsin Central Ry	8 00				
Wheeling and Lake Erie Ry	5 01				
Wyoming and North Western Ry	0 97				
T. A. S. DeWolf & Son	152 35				
Robert Wilson	9 40				
York and Carleton Ry	88 95				
		470,900 69			
Compte indéterminé du grand livre des particuliers et des compagnies:—					
Magasinier général	6 37				
Dominion Atlantic Ry	51 59				
Halifax and South Western Ry	83 99				
Ch. de fer International du Nouv.-Brunswick	35 58				
Commissaires des ch. de fer Transcontinental	50 00				
Nova Scotia Steel & Coal Co	100 62				
Fonds de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard	0 32				
		328 47			

Au grand-livre du trafic :—				
H. & A. Allan	1,999 76			
Allan Bros & Co	12 00			
Ch. de fer Canadian Northern	7,193 50			
Ch. de fer Pacifique Canadien	5,903 86			
Cumberland Ry. & Coal Co	2 25			
Dominion Steamship Line	177 47			
Ministère de la Marine et des Pêcheries	1,498 28			
" du Commerce et du Travail E.U.d'A.	18 45			
T. A. S. DeWolfe & Son	51 50			
Ch. de fer Grand-Tronc	31,246 35			
A. G. Jones & Co	9 50			
Ch. de fer de Terreneuve	11,229 42			
Rutland Ry	0 55			
Ligne de Paquebots russes-américains	4,196 95			
Southern Pacific Ry	63 86			
Salisbury & Harvey Ry	176 34			
Uranium Steamship Co	2,038 10			
Association des Voyageurs de l'Ouest	2 57			
		65,820 71		
Au grand-livre du service des wagons :—				
Acadia Coal Co	227 00			
Albany & Hudson Ry	4 25			
Atlanta & St. Andrews Ry	2 10			
Buffalo & Susquehanna Ry	5 25			
Bristol Ry	12 95			
Chicago, Peoria & St. Louis Ry	0 50			
Chicago, Cincinnati & St. Louis Ry	137 25			
Genesse & Wyoming Ry	37 45			
Greenville & Knoxville Ry	0 35			
Jamestown, Chautauqua & Lake Erie Ry	46 15			
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	100 00			
New Jersey & New York Ry	0 60			
Rutland Ry	179 95			
Register & Glenville Ry	1 75			
Temiskaming & Northern Ontario Ry	49 95			
Trinity & Brazos Valley Ry	52 15			
Texas State Ry	1 40			
Wheeling Terminal Ry	1 00			
White River Ry	23 45			
		883 50		
Au grand-livre des loyers :—				
Ch. de fer de Terreneuve	816 63			
Chas. Elder	0 03			
Ministère des Postes	6 25			
Oliver McGinnis	0 17			
George Maloney	0 89			
H. D. McLean	5 00			
A reporter	828 97	3,078,953 19	A reporter	3,084,554 72

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GENERAL—Exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	828 97	3,078,953 19	Report		3,084,554 72
A N. W. Pushie	5 00				
Miramichi Lumber Co	20 00				
James Comeau	20 80				
Imperial Oil Co	6 00				
Florence E. Mason	5 00				
George A. Mason	5 00				
Arthur S. Comeau	5 00				
City of Sydney	1 00				
Cie de Téléphone du Nouveau-Brunswick	1 00				
Canada Railway News Co	0 06				
J. M. O'Brien	25 00				
E. D. McGrath	8 35				
William Barrie	7 00				
Ch. de fer Pacifique-Canadien	529 13				
Emile Paturel	2 00				
Steamer *Granville*	50 00				
Edward O'Grady	18 00				
John Stokes	27 00				
Fred. Tobin	30 00				
T. Walsh	30 00				
Dlles Ryan	30 00				
Ministère des Travaux publics	1 00				
David M. Lawson	1 00				
Dominion Express Co	6 25				
Canadian Express Co	12 50				
Furness, Withy & Co	25 00				
C. Vellieux	28 00				
N. Lamontagne	7 50				
Dame C. W. Carrier	228 00				
Olivier Gingras	57 00				
Mlles Camire	12 00				
Maurice Camiré	11 00				
Mme J. Atkinson	95 00				
Mme L. Roberge	96 00				
James Cloutier	38 00				
George Cloutier	38 00				
Frank Cloutier	4 50				
H. Begin	182 00				
Jean Lamothe	45 00				
Louis Boisvert	4 00				
Emélie St-Laurent	197 00				

Peter Bernier	6 00				
David Rouleau	20 00				
Arthur Lamontagne	4 00				
Joseph H. Higgins	5 00				
E. J. Smith	1 00				
J. A. R. Weir	9 00				
G. W. White	3 75				
Thomas Sharpe	1 00				
Henry O'Leary	2 00				
Mme D. McLean	2 10				
Angus McLellan	10 00				
E. S. Vye	0 50				
James Sproull	2 00				
Robert O'Leary	2 00				
Mme Desmond	2 00				
E. J. Smith	2 00				
W. J. Williams	2 00				
Malcolm Patterson	2 00				
Mme Stubbs	1 00				
J. M. McDonald	1 00				
John R. Stewart	0 75				
William Young	7 00				
Charles Richards	2 00				
W. J. Kent	1 00				
D. S. Harper	2 00				
Adam Mahar	0 25				
Geo. Mann	0 25				
Benj. Smith	0 25				
Municipalité d'Amqui	1 00				
D. McEvoy	5 00				
James E. Kelly	2 00				
S. H. White & Co.	10 00				
N. Pushie	5 00				
M. McLean	15 00				
J. A. Kirkpatrick	3 00				
John C. Gass	30 00				
A. & R. Loggie	1 00				
M. A. McLeod	5 00				
I. Matheson & Co.	1 00				
George Stone	5 00				
John Legere	5 00				
William Currie	8 50				
H. T. McDougall	3 00				
Strathcona Coal Co.	3 00				
Town of Shediac	3 00				
McKenzie & Graham	5 00				
Joseph Raymond	1 00				
David Richards	2 00				
A reporter	2,948 31	3,078,953 19	A reporter		3,084,554 72

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL. Exercice terminé le 31 mars 1912—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	2,948 31	3,078,953 19	Report		3,084,554 72
A W. H. Miller	25 00				
M. A. McLeod	5 00				
Ville de Sydney	4 00				
Central Telephone Co	38 00				
D. M. Grant	2 00				
W. F. Napier	2 00				
Tudhope Carriage Co	5 00				
Harris Abattoir Co	15 00				
City of Sydney	3 00				
I. B. Shaffner	5 00				
Charles Love	2 00				
James Barclay	3 00				
Saunderson Manufacturing Co	5 00				
Town of Rimouski	12 00				
Canadian Pacific Railway	1 00				
J. W. Laurie	5 00				
A. D. Munro	1 00				
Henry McIntyre	1 00				
Toneman Wheaton	15 00				
George L. McLean	1 00				
John W. Logan	5 00				
Henry Lunam	2 00				
Robert Douglas	3 00				
Antigonish & Sherbrooke Telephone Co	4 00				
Cooper & Cunningham	15 00				
S. W. Dimock	2 00				
Robert Crawford	2 00				
B. N. S. Underhill	2 00				
H. Mc. Hart	60 00				
Thomas Bélanger	1 00				
W. R. Steeves	0 79				
Samuel Melanson	5 00				
W.J. Kent	5 00				
Doucett Bros	5 00				
Ville de Sydney	2 00				
New Brunswick Telephone Co	4 00				
Shediac Electric Light & Power Co	2 00				
Alphonse Dallaire	1 00				
Charles A. Vanwic	2 00				
New Brunswick Telephone Co	2 00				
Benjamin Titus	2 00				

W. A. Wilson	2 00				
Harry Harrison	2 00				
Dominion Express Co	10 00				
Canadian Express Co	0 48				
Geo. Anderson	5 00				
Canadian Express Co	22 89				
		3,276 47			
Avances :—					
H. M. Stevens	5 06				
Sir G. Falconbridge	1,000 00				
A. E. G. McKenzie	200 00				
A. R. Smith	20 00				
Hon. J. Bureau	150 00				
T. P. Owens	500 00				
R. A. Lawlor	250 00				
L. G. Demers	200 00				
		2,325 06			
		3,084,554 72			3,084,554 72

E. et O. E.
Moncton N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des moyennes. Exercice terminé le 31 mars 1912.

Longueur de voie, milles	146,815
Milles parcourus par locomotives	9,415,487
Nombre total de milles parcourus par les trains	7,400,975
" " " " par les wagons	104,002,011
Proportion entre les recettes et les recettes brutes—	Per cent.
Revenus provenant du transport	98·36
Revenus sur d'autres opérations que le transport	1·64
Recettes brutes par mille de voie ... Dollars	7,215·74
" " par locomotive-mille ... "	1·13
" " par train-mille ... "	1·43
" " par wagon-mille ... Cents.	10·19
Proportion des frais relativement aux recettes—	Per cent.
Entretien, de la voie et des ouvrages d'art	17·11
" du matériel roulant	25·31
Frais d'exploitation	2·06
Frais de transport	53·15
Frais généraux	2·35
Frais par train-mille—	Cents.
Entretien de la voie et des ouvrages d'art	24·49
" du matériel roulant	36·23
Frais d'exploitation	2·94
Frais de transport	76·07
Frais généraux	3·36
Frais par mille de voie ferrée—	Dollars.
Entretien de la voie et des ouvrages d'art	1,234·49
" du matériel roulant	1,826·48
Frais d'exploitation	148·45
Frais de transport	3,834·85
Frais généraux	169·59
Réparation des locomotives et wagons, par locomotive et par wagon—	Dollars.
Locomotives	1,799·20
Voitures à voyageurs	642·63
Wagons à marchandises	51·22

C. F. BURNS,
Vérificateur des deboursés.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT DES RECETTES.

Mois.	Trafic des voyageurs.	Trafic. des marchandises.	Poste et divers.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911—				
Avril	240,360 50	638,727 63	39,628 96	918,717 09
Mai	231,795 97	565,264 57	36,182 61	833,243 15
Juin	271,341 71	549,444 60	41,831 33	862,617 64
Juillet	334,553 42	536,731 69	43,478 66	914,763 77
Août	379,150 62	566,080 55	45,207 24	990,438 41
Septembre	334,189 12	548,260 78	43,765 35	926,215 25
Octobre	247,919 06	651,818 58	51,489 71	951,227 35
Novembre	200,008 95	654,923 02	56,962 77	911,894 74
Décembre	220,665 49	628,417 75	51,088 39	900,171 63
1912—				
Janvier	187,177 51	506,123 06	50,279 98	743,580 55
Février	165,504 58	544,658 40	45,650 27	755,813 25
Mars	204,637 70	617,849 86	62,615 45	885,103 01
1911-12	3,017,304 63	7,008,300 49	568,180 72	10,593,785 84
1910-11	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS.

Mois.	Local.		Entier.		Total.	
	Nombre.	Parcours.	Nombre.	Parcours.	Nombre.	Parcours.
1911—						
Avril	251,118	7,922,690	24,896	7,457,398	276,014	15,380,088
Mai	247,240	8,145,104	25,207	5,646,613	272,447	13,791,717
June	279,580	10,364,050	22,429	4,367,469	302,009	14,731,519
Juillet	323,623	13,237,013	31,550	5,480,778	355,173	18,717,791
Août	354,384	13,575,575	37,622	7,008,978	392,006	20,584,553
Septembre	323,223	11,948,343	34,411	5,506,315	357,634	17,454,658
Octobre	240,756	8,220,128	23,386	3,921,761	264,142	12,141,889
Novembre	209,706	6,505,497	17,609	3,192,060	227,315	9,697,557
Décembre	258,061	8,761,518	20,383	3,843,538	278,444	12,605,056
1912—						
Janvier	223,666	6,359,183	20,110	4,808,806	243,776	11,167,989
Février	190,984	5,740,867	12,911	3,158,175	203,895	8,899,042
Mars	224,581	6,641,759	19,117	6,296,402	243,698	12,938,161
1911-12	3,126,922	107,421,727	289,631	60,688,293	3,416,553	168,110,020
1910-11	2,968,435	104,232,338	264,460	58,148,884	3,232,895	162,381,222

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du transport.

Mois.	Local.		Entier.		Total.	
	Tonnes.	Parcours.	Tonnes.	Parcours.	Tonnes.	Parcours.
1911—						
Avril	295,271	67,141,604	111,243	51,370,955	406,514	118,515,569
Mai	283,642	46,193,339	91.772	42,399,878	375,414	88,593,217
Juin	278,858	42,723,582	85,878	38,944,739	364,736	81,668,321
Juillet	276,164	43,025,249	81,873	36,309,821	358,037	79,335,070
Août	291,826	47,568,554	83,182	36,903,081	375,008	84,471,635
Septembre	269,631	44,943,188	78,842	39,159,319	348,473	84,102,507
Octobre	299,206	54,638,863	85,339	45,010,729	384,545	99,649,592
Novembre	317,962	61,881,849	93,467	61,396,112	411,429	113,277,961
Décembre	251,058	49,585,988	128,558	73,513,323	379,616	123,099,311
1912—						
Janvier	274,376	66,201,437	79,992	38,685,824	354,368	104,887,261
Février	287,222	70,989,411	78,959	37,646,319	366,181	108,635,730
Mars	327,273	76,658,551	85,005	44,896,005	412,278	121,554,556
1911-12	3,452,489	671,554,615	1,084,110	536,236,115	4,536,599	1,207,790,730
1910-11	3,085,437	592,203,856	1,015,963	508,430,673	4,101,400	1,100,634,529

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des articles principaux producteurs de revenu transportés sur le chemin de fer Intercolonial en 1910-11 et 1911-12.

Description.	Exercice clos le 31 mars 1911.	Exercice clos le 31 mars 1912.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture :		
Grain	111,667	130,161
Farine	169,628	187,364
Pommes de terre	20,332	45,396
Foin	58,354	96,627
Pommes, fruits et légumes	13,487	26,557
Autres produits de la mouture	46,749	53,389
Coton	5,794	4,021
Produits des animaux :		
Porcs et chevaux	8,174	9,527
Moutons et bestiaux	11,034	11,649
Agneaux	1,753	1,347
Viandes dressées	15,028	13,526
Volailles et gibier	954	805
Poisson	36,737	31,581
Huîtres	2,433	3,109
Laine	1,590	2,841
Peaux et cuir	6,860	6,939
Produits des mines :		
Houille et coke	1,039,722	1,233,532
Minerai	22,382	19,800
Sable, pierre, etc	175,080	201,935
Sel	12,661	12,722
Ardoise et granit	1,461	1,455
Phosphate	10,292	10,290
Produits des forêts :		
Bois de service	529,950	539,537
Ecorce	13,874	19,800
Bois de corde	58,625	54,196
Bois de pulpe	183,534	160,659
Pulpe de bois	42,086	26,992
Bardeaux	70,696	76,420
Autres produits de la forêt	113,639	133,812
Produits des manufactures :		
Pétrole et huiles	35,363	34,016
Sucre	52,192	57,927
Rails de fer et d'acier	108,549	101,782
Fer en gueuse et en loupe	64,867	71,330
Tiges de fer	90,475	75,494
Lingots d'acier	135,096	108,668
Autres fontes et machines	111,615	63,224
Métaux en barres et en feuilles	46,031	101,669
Brique, chaux et ciment	103,027	135,953
Instruments aratoires	12,273	12,650
Meubles	9,638	10,216
Effects d'immigrants	4,175	5,685
Divers	543,523	641,996
Grand total	4,101,400	4,536,599

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT DESCRIPTIF des articles transportés durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

—	Nombre.	Tonnes.
Barils, farine	1,873,640	187,364
Boisseaux, grain	5,206,440	130,161
Bétail sur pied	115,189	22,523
Pieds sup. de bois	656,418,588	910,428
Houille et autre combustible	....	1,287,728
Articles fabriqués	....	1,280,928
Tous autres articles	....	717,467
Total	....	4,536,599

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ de la houille expédiée par le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

De	Pour l'ouest. Par Saint-Jean.	Pour l'ouest. Par Ste-Rosalie.	Pour l'ouest. Par Montréal.	A destination des stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Stellarton	....	73	....	496,241	496,314
Westville	....	....	....	33,810	33,810
New-Glasgow	....	....	....	63,299	63,299
Sydney-Nord	303	....	....	37,330	37,633
Sydney	....	....	....	24,192	24,192
Point-Tupper	....	....	....	115,134	115,134
Springhill	....	....	....	102.171	102,171
Maccan	....	....	....	192,776	192,776
Norton	....	....	....	41,315	41,315
Coal Branch	....	....	....	111	111
Harcourt	....	....	....	4,778	4,778
	303	73	....	1,111,157	1,111,533

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé indiquant la quantité des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Articles.	Par Montréal.	Par Ste-Rosalie.	Par St-Jean.	A destination des stationns locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sucre brut pour l'ouest	2,558	1,096	....	12,057	15,711
Sucre raffiné pour l'ouest	9,691	8,242	1,519	21,870	‡41,322
Fret ‡européen pour l'ouest par Halifax	12,347	4,860	17	43,682	60,906
‡ Fret européen pour l'est par Saint-Jean	8,694	622	....	8,956	18,272
Fret européen pour l'est par Halifax	22,628	4,177	8,760	*131,150	166.715
‡ Fret européen pour l'est par Saint-Jean	19.875	252	....	–29,791	49,918
	Boisseaux.				Boisseaux.
Grain pour expédition par Halifax	122,734	....	....	....	122,734
‡ Grain pour expédition par St-Jean	1,215,574	....	....	....	1,215,574
	Tonnes.				Tonnes.
Poisson frais	4,213	1,476	1,917	6,686	14,292
Poisson salé	4,060	4,250	425	10,108	18,843
Houille	....	73	303	1,111,157	1,111,533

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

* Comprend 113,426 tonnes, de madriers par Halifax.
– Comprend 8,022 tonnes de madriers, par Saint-Jean.
‡ Les relevés annuels précédents ne comprenaient ni le fret européen pour l'ouest ni le fret européen pour l'est, ni le grain pour expédition par Saint-Jean, N.-B.

RELEVÉ des passagers arrivés au port d'Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom du steamer.	Nombre des passagers.			
	1re	2me	Entrepont	Total.
Linge Allan—				
Scotian		354	1,217	1,571
Mongolian	78	257	1,123	1,458
Hesperian	150	896	3,165	4,211
Virginian	133	674	1,394	2,201
Tunisian	167	1,092	2,729	3,988
Numidian	....	345	598	943
Victorian	156	1,120	2,193	3,469
Carthaginian	68	166	927	1,161
Sicilian	....	263	918	1,181
Corinthian	21	219	717	957
Parisian	....	313	457	770
Pretorian	83	276	613	972
Grampian	50	555	1,221	1,826
Corsican	117	686	1,646	2,449
Lake Erie	....	48	78	126
Ionian	32	278	377	687
Ligne de steamers du Pacifique—				
Empress of Britain	214	7	12	233
Empress of Ireland	93	26	16	135
Pickford & Black—				
Sokoto	33	....	....	33
Ocamo	9	....	....	9
Ligne de steamers Uranium—				
Uranium	4	37	2,715	2,756
Volturno	3	66	2,809	2,878
Campanello	8	61	1,845	1,914
Ligne Royale—				
Royal Edward	150	578	1,558	2,286
Royal George	67	383	1,565	2,015
Ligne Dominion—				
Southwark	....	125	539	664
Canada	....	472	806	1,278
Megantic	26	432	662	1,120
Teutonic	....	232	565	797
Dominion	....	168	395	563
	1,662	10,129	32,860	44,651

RELEVÉ des passagers arrivés au port de St-Jean, N.-B., durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom du steamer.	Nombre des passagers.			
	1re.	2me.	Entrepont	Total.
Ligne Donaldson—				
Saturnia	23	17	273	313
Athenia	17	24	118	159
Cassandra	17	....	156	173
Ligne du Canada—				
Barcelona	....	....	8	8
Samland	....	....	6	6
Williehead	....	....	6	6
Ligne du Pacifique-Canadien—				
Montreal	....	....	83	83
Lake Champlain	....	....	8	8
Empress of Britain	7	6	16	29
Montezuma	....	....	73	73
Lake Manitoba	....	2	9	11
Lake Michigan	....	....	11	11
Empress of Ireland	5	....	12	17
Montfort	....	....	29	29
Mount Temple	....	....	29	29
Ligne Allan—				
Corsican	1	3	5	9
Virginian	5	1	....	6
Lake Erie	....	....	28	28
Tunisian	2	2	2	6
Victorian	4	....	4	8
Grampian	....	....	2	2
Pomeranian	1	....	3	4
Hesperian	8	....	....	8
Sardinian	....	....	2	2
Total	90	55	883	1,028

RELEVÉ des passagers arrivés au port de Québec durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom du Steamer.	Nombre des passagers.		
	1re.	2me.	Total.
Ligne des steamers du Pacifique-Canadien—			
Montford	......	13	13
Empress of Britain	14	9	23
Mount Royal	......	7½	7½
Montezuma	......	12½	12½
Lake Manitoba	10	21½	31½
Montreal	......	10	10
Empress of Ireland	7½	20	27½
Mount Temple	2	33½	35½
Lake Michigan	......	11	11
Lake Champlain	1	14	15
Montrose	......	8	8
Ligne Allan—			
Grampian	4	17½	21½
Pomeranian	......	13	13
Lake Erie	2	9	11
Hesperian	8	28	36
Ionian	2	13	15
Corsican	11	49½	60½
Scotian	11½	35½	47
Pretorian	......	8	8
Victorian	21	42	63
Sicilian	......	2	2
Tunisian	11	32	43
Corinthian	10½	26½	37
Sardinian	......	17	17
Virginian	11½	45	56½
Ligne Donaldson—			
Saturnia	6	23½	29½
Athenia	5	32	37
Cassandra	2	17	19
Ligne Cunard—			
Ascania	2	18	20
Ligne Dominion—			
Dominion	......	4	4
Teutonic	4	41	45
Megantic	13	30	43
Laurentic	14	4	18
Canada	16½	9	25½
Ligne Royal—			
Royal George	18	41	59
Royal Edward	26½	27	53½
Ligne du Canada—			
Pisa	......	40½	40½
Williehead	......	32	32
Samland	......	2	2
Gothland	......	12	12
Barcelonia	......	25	25
Southwark	......	27	27
Albania	......	12	12
Wittekind	......	16	16
Total	234	911	1,145

RELEVÉ du fret transporté par voie de Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Ligne de steamers.	Importations.	Exportations.
	Tonnes.	Tonnes.
Allan	15,782	4,562¾
Manchester	2,286¼	7,321½
Elder Dempster	1,528¾	1,623¾
Red Cross	189½	4,850¼
Pickford & Black	18,093	35,283½
Furness	19,898¼	54,585¼
Uranium	2,720¾	94
Empress, C.P.R	905½	707
Dominion	803½	
Canadian Northern	2	
White Star	153	
Royal	4,498¼	6,031¾
Plant	2,160	175¾
Donaldson	....	392
I. S. DeWolf & Son	....	62½
En cueillette	8,849¼	52,250
Totaux	77,870	167,940

RELEVÉ du fret transporté par voie de Saint-Jean durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Ligne de steamers.	Importations.	Exportations.
	Tonnes.	Tonnes.
Donaldson	12,653	3,314
Allan	4,581	5,679
Manchester	3,348	2,713
C. P. R	2,935	5,294
Canada	275	....
Elder Dempster	1,806	9,296
Furness	396	535
Pickford & Black	1,721	1,127
Head Line	....	2,880
Totaux	27,715	30,838

CHEMIN DE FER

ÉTAT des accidents arrivés

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1911.							
8 avril.	18·10	....	....	....	....	....	Croisement public, à l'ou't de Laurier
13 "	13·30	....	Spécial......	C. Rioux.........	E. Côté...........	72	Embranch. Tobin. .
16 "	3·40	....	"	O. Langlois.......	E. Parent........	319	Saint-François......
24 "	23·30	....	De form'tion	....	T. Stockall........	215	Parc de Richmond.
1er mai.	......	....	"	....	N. Burris.........	124	" Truro.....
6 "	9·30	....	De construction.....	E. Gagnon........	W. Fraser........	269	Petit Métis..
6 "	12·15	....	Spécial......	H. G. Thompson..	W. Megarity.....	223	Apohaqui..........
6 "	14·50	....	De march...	O. Langlais.......	J. Gagnon........	246	1 mille à l'ouest de Saint-Louis.
10 "	13·12	150	De voyageur	J. Huppe........	J. Couillard.....	321	Rimouski..........
12 "	16·10	146	"	M. Verville......	Jas. Houston.....	166	Pointe Saint-Charles
13 "	14·30	....	De construction......	O. Levesque ...	Chas. Deslisle....	389	1 mille à l'ouest de Saint-Romuald.
13 "	19·50	....	De form'tion	....	R. Phinney	258	Parc de Truro.....
13 "	16·46	146	De voyageur	U. St. Pierre......	N. Houston.......	166	Station de Belœil...
6 juin.	22·15	75	Gr'de vitesse	J. A. Davidson....	Jas. Stratton.....	284	1 mille à l'est de la rivière Jacquet.
10 "	6·40	....	De construction.	A. Jarest........	B. Côté..........	35	Chambre d'emprunt de Carmel.
14 "	10·30	....	De houille..	A. Gauvreau......	E. Mitchell......	379	Jetée de la Princesse
16 "	23·05	76	Marchandise de grande vitesse.	C. Couchy........	L. Dutil..........	22	Saint-Hubert......
17 "	18·40	....	De form'tion	Fred Côté.........	Oct. Halle........	312	Quai de Lévis......
20 "	6·50	133	De voyageur	J. B. Crockett....	G. B. Storey......	99	Croisem. de la gr'nde rue, Moncton.
24 "	15·45	....	Spécial......	C. Audet.........	H. Maisey........	396	Près de Cedar Hall.
4 juill.	18·15	20	De voyageur	N. Hopper........	B. Cooke.........	319	Hilden..........
6 "	6·15	17	"	Jas. McDonald...	Jas. McRury......	76	Croisement de la rue Townsend, Syd'ey
8 "	10·30	20	"	J. Craigie........	A. Prowse.......	73	½ mille à l'est du lac McIntyre.
11 "	11·02	47	Mixte.......	G. Soucy..........	E. Parsons.......	407	St-Jean-B. P.-Joli.
14 "	18·35	94	Voy. (DAR)	A. Simmonds.....	T. Stockall........	32	Crois. du bateau passeur, Richmond..
14 "	11·00	34	De voyageur	J. Berry..........	R. Lightbody....	336	Folleigh..........
17 "	......	19	"	A. J. Vance......	J. Clarke.........	318	Fairview..........
25 "	22·25	17	"	J. McDonald.....	T. Scott..........	315	New-Glassgow.....
25 "	9·35	....	"	B. Ripley.........	W. Smith......	50	Près de Windsor, jt.
27 "	14·30	....	De form'tion	E. S. Vye........	H. Cameron......	183	Quai de Newcastle..

INTERCOLONIAL.

durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
Alphonse Moffet et ses deux sœurs....	Ni l'un ni l'autre....	Le patin de son train. s'est pris d. la rainure du rail au crois..	Blessure grave.	
Alphonse Malenfant,	" " ...	Le wagon fermé dans lequel ils	Légèrement blessé.	
Nap. Malenfant....	" "	voyagaient sans permission à	Blessure grave.	
Chas. E. LaBlonde...	" "	quitté la voie..............	"	
Adélard Tardif......	Serre-frein.........	A eu le pied pris dans le contre-rail et a été écrasé p. le train.	Mortel..........	Ch. de fer en contravent.
A. Moore..........	"	Tombé d'un w. en mouvement	"	Enquête par
L. Bruce...........	C.-maître de garage.	Tombé du marche-p. d'une loc..	Blessure légère	nécessaire..
Absolon Lavoie....	Journalier..........	Frappé par chute d'un morceau de bois de charpente.	Mortel..........	Accident.
Isaac Gaunce.......	Ni l'un ni l'autre....	Pied pris entre barres d'attelage.	Pied blessé.	
Michel Houton.....	" "	A tenté de monter sur un wagon en mouvement.	Pied coupé.	
Auguste Duchène...	" "	Frappé par un train..........	Mortel..........	Accident.
Adrien Soulière.....	" "	"	Légèrement blessé.	
J. D. Therrien......	Chef cantonnier.....	Tombé entre wagon en mouvement.	Epaule fracturée.	
Amos Biswanger....	Serre-frein..........	A voulu monter sur une locomotive et a fait un faux-pas..	Mortel..........	Pas d'enquête.
Wm. Couture......	Ni l'un ni l'autre....	Heurté par un train lors qu'il marchait sur la voie.	"	Accident.
J. A. Davidson.....	Conducteur.........	Tombé de la coupole d'un fourgon.	Serieux ébranlem. du syst. nerveux.	
O. Savary..........	Serre-frein..........	Tombé d'un train..........	Deux jambes coupées.	
Jas. Hetherington..	Ni l'un ni l'autre....	" wagon en mouvem.	Clavicule brisée.	
J. Brouillette.......	" "	Heurté par un train..........	Mortel..........	Employés du chemin de fer pas responsables.
Jos. Dostie..........	" "	Heurté par un train lorsqu'il marchait sur la voie.	Blessure grave.	
Jos. Cuthbertson,	Voyageur...........	Le marche-pied sur lequel ils se	Blessure sérieuse.	
Arthur Legère.......	"	tenaient a été arraché.	" grave.	
Albert Paradis.....	Ni l'un ni l'autre....	Ecrasé par un train..........	Mortel..........	Accident.
Mme Tucker........	Voyageur...........	Tombée en descendant d'un train en mouvement.	Blessure grave.	
Harry MacCurrie...	Ni l'un ni l'autre....	Heurté par un train lorsqu'il marchait sur la voie.	"	
Fixott.............	Voyageur..........	Tombé d'une fenêtre d'une voiture.	Contusions à la figure..........	
Geo. Bélanger......	"	A voulu monter sur wagon en mouvement.	Mortel..........	Accident.
Herbert Palmer.....	Ni l'un ni l'autre....	Heurté par un train..........	Blessure légère.	
Geo. Banfield.......	Voyageur...........	Sauté d'un train. en mouvem.	"	
Herbert Marshall...	"	" " .	"	
Alex. Barclay.......	"	Etant ivre est tombé d'un train	"	
Clara Byers.........	"	Tombée entre vitre et la porte d'une voiture et brisé la vitre	Mauvaise coupure au poignet.	
J. Dempsey.........	Serre-frein..........	Pied droit pris entre barres d'attelage.	Mauvaise blessure.	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents arrivés

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1911.							
3 août..	12·35	303	Voyageurs..	A. Crookshank ...	P. J. Ivory......	204	Blackville (en haut)
4 "	14·55	4	" ...	W. H. Williams..	T. Townsend	335	Quai de Pt. du Chêne
10 "	.....	....	Garage.	....	....	....	Parc de Sydney....
10 "	15·30	....	Spécial......	D. J. McDonald..	J. W. Gunning ...	119	Scotsburn ....
11 "	19·45	....	Garage. ...	H. A. Baker......	J. Gazley	201	Truro ....
12 "	6·45	199	Voyageurs..	L. E. Proulx......	Jas. Fohy	343	1 mille à l'est de Sainte-Madeleine.
19 "	17·30	....	Spécial......	D. Sweeney......	O. Gilker........	267	Gloucester Jct. . .
23 "	9·20	75	Marchandises.	J. C. Gillespie....	H. McDonald.....	252	Frosty Hollow.....
6 sept..	18·37	....	Voyageurs..	F. Cote............	O. Halle..........	379	Parc de la Pte Lévis
6 "	....	....	....	....	....	....	1 mille à l'ouest de la Rivière-du-Loup..
13 "	22·45	....	Garage.... .	....	T. McCallum.....	201	Parc Truro........
20 "	16·25	20	Voyageurs .	G. C. Keys.......	H. Thompson.....	415	West River.... ...
21 "	18·10	84	" ..	John Coffey	R. Bulmer... . ..	...	Gare de Moncton...
21 "	21·00	....	....	....	....	....	Pont de Montmagny
22 "	20·45	15	Marchandises.	W P. Smith......	R. Simpson.	222	Greenville ....
23 "	9·30	....	Garage......	....	S. Watson........	266	Parc de Moncton...
27 "	......	....	"	....	J. Kelly.....	201	Parc de Truro .....
3 oct...	16·25	....	Spécial.	N. Margeson......	C. Stockall	26	Moirs' Mills (Bedford) ....
9 "	16·30	....	Ballast	J. Harvey	D. J. Wood	213	New Mills.........
11 "	15·01	....	Voyageurs..	Geo. Wathem.....	G. Cote	407	St-Pierre ....
13 "	16·00	....	Garage......	....	Jno. Cameron.....	10	Sydney (nord)......
14 "	13·10	....	Spécial.....	E. K. O'Brien	W. H. McKinnon.	263	Riversdale ... .
21 "	24·30	15	Marchandis.	H. B. Gordon.....	L. Bradshaw	222	Sackville ....
26 "	7·20	304	Voyageurs..	R. Henry........	J. Cameron. ..	205	Chatham Jct .... .
27 "	22·02	199	" ..	A. Aubin.........	Geo. Lamonthe...	348	Rimouski ....
28 "	.....	....	Marchandises.	C. D. Philips....	....	...	Rockingham..... .
31 "	1·30	....	Spécial......	T. F. Melanson...	A. R. Price.	229	Sackville ....
4 nov..	12·30	....	Marchandises spécial	A. R. Gordon.....	H. Cummings ...	366	Croisement public à l'est de Trenton..
4 "	19·30	....	Garage......	....	J. S. Mitchell.....	287	Parc de Stellarton..
9 "	23·00	15	Marchandis.	A. Lockhart......	L. Bradshaw	267	" Springhill jct.
9 "	19·40	102	Mixte	J. McLellan	G. Gallivan......	293	Lac Scotch ....
13 "	19·40	....	Garage......	R. Redmond......	M. Flavin	405	Rue North, Halifax
13 "	19·30	150	Voyageurs..	R. W. Orchard ...	J. Cameron	322	Voie d'év. Milnikik
17 "	1·50	....	Garage......	....	T. Matheson.... .	311	Parc de Campbellton
16 "	19·20	15	Marchandises.	H. B. Gordon. ...	L. Bradshaw	336	Londonderry.... ..

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

Suite.

durant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
Wm. Mills	Voyageur	Le marche-pied du wagon sur lequel il était a été arraché.	Blessure à la tête.	
Wm. McPherson	"	Heurté par locomotive	Pied coupé	
——— Bouche	Serre-frein	En accouplant wagons	Main écrasée	
Wm. Leithead	"	Heurté une saillie de la station alors qu'il se tenait suspendu au côté d'un wagon.	Blessure grave	
A. H. McKenzie	Contrem. de garage	A voulu monter sur des wagons en mouvement	Hernie	
Philias Lussier	Ni l'un ni l'autre	Heurté par un train en traversant la voie	Blessure légère	
M. Arseneau	Serre-frein	A glissé et est tombé en déchargeant des marchandises.	Blessure à la jambe	
——— Casey	Ni l'un ni l'autre	Tombé sous les roues en essayant de monter sur wagon	Pied coupé	
P. Gaudreault	"	Heurté par train en passant sur la voie	Blessure grave	
Paul Rousseau	"	Trouvé mort sur la voie	Mortel	Accident.
A. Purcell	Serre-frein	Frappé par signal de branch.	Blessure légère	
Jos. Terris	Ni l'un ni l'autre	Tombé d'un train en mouvem.	Blessure à la tête.	
John Mash	Voyageur	" " "	Blessure grave	
Jules Asselin	Ni l'un ni l'autre	Trouvé mort sur la voie	Mortel	Chemin de fer pas à blâmer.
Lionel Rushton	Voyageur	Etant ivre est tombé du train.	"	Accident.
Mme McIntyre	Ni l'un ni l'autre	Heurté par locomotive en traversant la voie	Blessure légère	
Susan Langille	"	Heurté par locomotive en marchant sur la voie	"	
Walter Oaks	Cantonnier	Heurté par train en enlevant trolley	Mortel	Equipe du train exonérée.
M. J. Barthe	Serre-frein	Tombé d'un train	" "	
A. Vezina	Voyageur	Pied pris entre wagon	Jambe droite broy.	
Matthew Hare	Ni l'un ni l'autre	Tombé sous les roues, étant ivre	Contusions graves.	
D. E. Johnson	Serre-frein	Tombé d'un train	Pied écrasé	
Chas. McDonald	Ni l'un ni l'autre	Heurté par un train	Bras écrasé	
Herbert Malone	Serre-frein	Pris entre wagons	Pied écrasé	Pas d'enq.
Antoine Rioux	Voyageur	Tombé d'un train	Mortel	
C. D. Philips	Conducteur	Frappé à la figure par levier de sémaphore	Mauvaise blessure au bras	
Frank Melanson	Serr.-frein n'étant pas de service	Collision	Contusion sérieuse.	Equipe du tr. à blâm.
Grant Murray	Ni l'un ni l'autre	Heurté par train en traversant la voie	Mortel	Ch. de fer et employés exonérés.
Jos. McGillivray	"	" " "	"	
Jas. P. McKay	Employé du parc	Tombé en essayant de monter sur locomotive	Jambe brisée	
Abel Comeau	Ni l'un ni l'autre	Essayé mont. sur tr. en mouv.	Blessure légère	
Andrew McKinnon	"	On suppose qu'il a été frappé par un train	Pied écrasé	
Frank Bell	Employé du garage	Tombé d'un wagon fermé	Mortel	Accident.
Geo. V. Randolph	Voyageur	Tombé d'un train	Blessure à la hanche	
J. Bourque	Employé du parc	Tombé sous les roues		
Mme Buchanan	Ni l'un ni l'autre	Tombé à travers ponceau en essayant de rejoindre le train	Jambe brisée	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—

RELEVÉ des accidents arrivés

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la loc.	Endroit de l'accident.
1911							
18 nov..	22.00	....	Garage	R. G. Duff	C. Cool..........	370	A l'ouest de Charlo.
3 déc..	......	....	....	....	....	....	Amherst...........
14 "	16.40	....	Spécial......	A. Gauvreau......	H. Gingras	165	Nicolet ....
19 "	6.57	78	Voyageurs. .	A. Calder	J. Campbell	161	Po't de la riv. de l'est (New Glasgow).
19 "	16.30	....	Garage......	....	A. McGrath.....	288	Parc de Richmond.
20 "	20.30	26	Voyageurs. .	J. A. Hughes.....	Geo. Kantley	335	Onslow........ ....
21 "	.....	17	" ..	....	....	....	Gare de Halifax....
25 "	.. ..	....	....	....	....	....	A l'est du pont de la rivière Georges...
27 "	......	34	Voyageurs..	....	....	....	Campbellton .. ....
1912.							
4 janv.	24.15	66	" ..	D. A. MacFarlane	H. Patriquin	172	Pictou............
4 "	12.30	....	Spécial......	W. J. Ellis.	T. Hennessey.....	277	Fairview ....
9 "	12.40	....	Gratte-neige spécial.	J. F. Doyle.......	G. M. Wilson.....	306	Campbellton .. ....
11 "	14.10	25	Voyageurs. .	Jas. Daley........	T. McBeath.. ...	333	Croisement de Humphreys......
13 "	19.00	....	Spécial......	R. Jefferson	J. E. Stronach	615	Parc de Springhill Junction.........
13 "	14.45	....	Marchand ..	W. Lacombe......	A. Rouleau.......	60	Croisement public à l'ouest de St-Romuald.
"	17.00	....	Garage......	....	A. Cook.........	....	Parc de Moncton...
16 "	18.00	....	Locomotive.	....	A. McGrath...... T. Stockall.	1081 821	Parc de Willow (Halifax).
23 "	17.30	....	Charr. spéc.	R. Begin..........	W. J. Atkinson...	87	Courbe de Chaudière
23 "	11.00	....	"	H. Murray........	H. Phinney.......	1045	Parc de Truro .....
3 fév.	16.10	....	Garage......	M. Wilson........	R. C. Colpitts	23	Calhouns Mills.....
10 "	17.00	....	"	....	N. Henry.........	....	Campbellton .. ....
12 "	19.00	....	"	....	J. Daine..........	815	Rue Nord (Halifax).
14 "	17.10	33	Voyageurs..	J. A. Bouchard...	R. McNeil........	432	A l'est du croisement pub. St-Hyacinthe
17 "	9.15	....	Garage......	....	A. Dunbar	820	Pirate Harbour....
19 "	11.40	148	Mixte.......	S. Dussault..	J. Bruce..........	141	Carmel...........
23 "	19.00	....	....	....	....	....	Truro ....
24 "	9.00	....	Garage......	....	T. Henry........	812	Campbellton .. ....
28 "	16.40	....	"	....	J. McDermott.... F. Welling........	1124 806	Parc de Moncton... " .....
29 "	16.20	....	Spécial......	W. Paradis.......	J. Bruce..........	87	Drummondville....
6 mars.	......	....	Garage......	R. G. Duff........	F. Cain...........	119	Rivière Jacquet...
9 "	12.54	34	Voyageurs. .	H. B. Brand......	O. Bourgeois......	412	Maccan...........
12 "	9.00	....	Garage......	....	W. F. Smallwood.	811	Parc de Moncton..
16 "	14.15	....	Spécial	J. W. A. Pilon ...	E. Roy... .... G. Begin.........	619 443	Près Yamaska..... Pont ....
19 "	22.30	....	Garage......	....	J. Matheson	812	Campbellton ......
19 "	19.37	134	Voyageurs..	J. B. Crockett....	G. B. Storey.....	605	Norton....... ...
21 "	9.00	....	Marchand ..	E. A. Smith	W. Megarity......	17	Petit-Codiac .... ..
25 "	9.30	....	....	....	Fred Wright (Hôtelier.)	607	Parc St-Jean.......

Suite.

durant l'exercice expiré le 31 mars 1912.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
W. Payne	Serre-frein	Tombé du tender de la locom.	Bras brisé	
Wm. Bugley	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'un train l'a frappé	Mortel	Ch. de fer et empl. pas à blâmer.
G. A. Bonneau	Serre-frein	Sauté d'un train en mouvem.	Blessure légère	
Daniel McIntyre	Ni l'un ni l'autre	Trouvé mort sur la voie	Mortel	"
John Hibbitts	Préposé au garage	Tombé des wagons	Blessure légère	
Richard MacLeod	Cuisinier du w. rest.	Tombé des trains	Mortel	"
Peter Avery	Ni l'un ni l'autre	" "	Blessure grave	
Edward Fortune	" "	Trouvé mort sur la voie	Mortel	"
Robert Butler	Réparat. de wagons	En découplant wagons	Main gauche écrasée	
A. McLellan	Ni l'un ni l'autre	Tombé entre le quai et le hangar à marchand. et la voie	Blessure légère	
John Shea	" "	Trouvé mort sous le train	Mortel	Pas d'enq.
S. Turner	Cantonnier	Pris entre charrue et aileron	Epaule et clavicule brisées	
T. Hebert	Ni l un ni l'autre	Heurté par train en traversant la voie	Mortel	Négl. de la p. du c. de f.
Percy LeBlanc	Serre-frein	Main prise entre les barres d'attelage	Main brisée	
A. Brilliant	Ni l'un ni l'autre	Heurté par train en traversant	Blessure grave	
S. C. Tuttle	Emp. du parc	Heurté par train en venant en contact avec poteau trop près de la voie	Mortel	Autorité du ch. de f. à blâmer.
L. Mullins	" "	Collision	"	Pas d'enq.
Arthur Lilly	Ni l'un ni l'autre		"	
J. Robichaud	" "		Jambe coupée	
J. Brochu	" "	Heurté par un train en marchaut sur la voie	Blessure grave	
Murray Hanes	Serre-frein	Pris entre barres d'attelage	"	
Herman Rafuse	"	Pied pris entre marchepied et quai	Pied écrasé	
Dennis Sweeney	Conducteur	Jeté contre porte de fourgon	Clavicule brisée	
R. H. McEachan	Emp. de garage	Pris entre wagons	Tête contusionnée.	
Albert Lefebvre	Ni l'un ni l'autre	Heurté par train en marchant sur la voie	Mortel	Accident.
C. G. Ryan	Emp. du parc	En accouplant wagons	Pouce écrasé	
Wm. Lemieux	Serre-frein	Tombé d'un wagon	Pied blessé	
J. J. Fielding	Lampiste	Jeté bas du sémaphore	Blessure légère	
J. E. Litalien	Emp. du parc	En accouplant wagons	Main droite écrasée	
S. A. Steeves	Serre-frein	Collision de locomotives	Légèrement blessé.	
Wm. Hoey	Chauffeur		"	
S. Malouin	Contremaître de w.	Wagon tombé sur lui	Mortel	Accident.
Paul Allard	Serre-frein	Sauté d'un w. en mouvement	Blessure légère	
Charles Porter	Voyageur	Essayé de monter sur train en mouvement	Bras gauche coupé.	
G. W. Crossman	Serre-frein	Pied pris entre bar. d'attelage.	Pied écrasé	
E. Roy	Mécanicien	Locomotive a déraillé	Blessure sérieuse	
J. A. Talbot	Chauffeur		"	
W. R. Gilker	Emp. de parc	Pris entre locomotives	Blessure légère	
Mlle Campbell	Voyageur	Tomb. en descendant du train.	Tibia brisé	
Earl Wright	Ni l'un ni l'autre	Heurté en traversant la voie.	Blessure grave	
Thos. Jones	" "	" "	Blessure légère	
Fred Arnold	" "	Tomb. sous les r. de la locom.	Mortel	Pas d'enq.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE,

MONCTON, N-B., 27 mai 1912.

Au conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N-B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur l'entretien de l'embranchement de chemin de fer Windsor pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

VOIE.

Durant l'année on a enlevé de la voie 11,569 pieds de rails de 56 livres et de 58 qui ont été remplacés par des rails de 67 livres.

TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année 10,809 traverses ordinaires et 10 jeux de traverses de branchement.

SÉMAPHORES ET AIGUILLES.

On a fait les réparations nécessaires à tous les sémaphores et aiguilles de la ligne.

CLÔTURES.

On a fait les réparations nécessaires à toutes les clôtures de l'embranchement.

QUAIS ET VIADUCS EN CHARPENTE.

On a fait les réparations nécessaires à tous les quais et viaducs en charpente de la ligne.

PONTS ET PONCEAUX.

Durant l'année les ponts et ponceaux suivants ont été réparés sur l'embranchement :

Grand-Ruisseau, pont ; Jordan, pont ; Sainte-Croix, pont ; Stillwater, ponceau.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Durant l'année on a réparé sur la ligne les bâtiments et les quais suivants :—

Beaver Bank, quai ; Ellershouse, station ; Mount Uniacke, quai ; New Port, station ; Windsor, rotonde, station et quai.

On a fait les réparations nécessaires aux wagonnets, trolleys, etc., et l'on a tenu en bon état de réparations, durant l'année, la voie de l'embranchement de Windsor, ainsi que les ponts et travaux d'art.

A vous sincèrement,
T. C. BURPEE.

N° 1—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE du revenu—Exercice clos le 31 mars 1912.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien des voies et des travaux d'art..	33,854 05	Recettes sur voyageurs....	16,573 00
Balance....	39,322 55	Recettes sur les marchandises....	55,451 76
		Recettes sur le service des postes	1,151 84
	73,176 60		73,176 60

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 2—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art = Exercice clos le 31 mars 1912.

—	$ c.
Contrôle....	3,548 19
Ballastage....	10 00
Traverses....	2,299 79
Rails....	1,999 27
Autre matériel pour voie....	1,372 01
Chaussée et voie....	10,938 57
Enlèvement de la neige, du sable et de la glace....	808 89
Ponts, viaducs et ponceaux....	10,008 66
Passages à niveau, clôtures, fosses à bestiaux, écriteaux....	919 22
Signaux et enclenchements	17 70
Bâtiments, installations et terrains....	1,376 46
Docks et quais....	169 90
Outils et fourniture pour la voie....	225 30
Papeterie et impressions....	22 66
Autres dépenses....	137 43
	33,854 05

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 3—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BILAN général—Exercice clos le 31 mars 1912.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Département du matériel....	113,293 11	Par compte de l'Etat....	13,293 11

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

N° 4—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT DES RECETTES MENSUELLES—TIERS DES RECETTES.

Mois.	Revenu des voyageurs.	Revenu du fret.	Revenu de la poste.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911—				
Avril	954 97	2,426 73	95 68	3,477 38
Mai	996 75	2,254 66	95 68	3,347 09
Juin	1,323 84	2,158 91	95 68	3,578 43
Juillet	1,772 87	1,987 88	96 90	3,857 65
Août	2,445 97	2,700 95	96 91	5,243 83
Septembre	2,495 63	7,781 92	96 91	10,374 46
Octobre	1,478 82	9,109 73	95 68	10,684 23
Novembre	1,392 92	7,663 11	95 68	9,151 71
Décembre	1,353 94	5,793 51	95 68	7,243 13
1912—				
Janvier	762 57	4,989 10	95 68	5,847 35
Février	744 29	5,018 99	95 68	5,858 96
Mars	850 43	3,566 27	95 68	4,512 38
	16,573 00	55,451 76	1,151 84	73,176 60

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Moncton, N.-B., 14 juin 1912.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des dépenses imputables sur le compte du capital durant l'exercice financier clos le 31 mars 1912.

EMBRANCHEMENT DE HARMONY À ELMIRA.

Les entrepreneurs ont achevé leurs travaux relatifs à cet embranchement, à l'exception d'environ 5 milles de voie à poser et de quelques ponceaux de deuxième ordre. Ces travaux seront terminés en 1912-13.

On est à faire le ballastage de la ligne aux frais du chemin de fer et on en a ballasté environ 3½ milles.

Une gare de voyageurs a été construite à Elmira.

AGRANDISSEMENT DES INSTALLATIONS À SUMMERSIDE.

On a élargi de 10 pieds le quai du chemin de fer et l'on a construit un hangar à marchandises sur le vieux quai.

On a installé sur le quai une passerelle élévatoire munie de pentures pour faciliter le transbordement des marchandises apportées ou prises par les steamers.

EMBRANCHEMENT D'OLEARY À WEST-POINT.

On a établi le tracé et préparé les plans, devis et estimations pour cet embranchement de 13.2 milles. On a demandé des soumissions, et adjugé l'entreprise dont le contrat a été subséquemment résilié. On a déposé aux archives du régistraire du comté les plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie.

EMBRANCHEMENT DE KENSINGTON AU PONT DE STANLEY, PASSANT PAR LA RIVIÈRE LONGUE ET CLIFTON.

On a préparé les plans du tracé, les devis et les estimations pour cet embranchement. On a publié des annonces de demandes de soumissions pour la partie de la ligne située entre Clifton et le Pont-Stanley, soit 3.84 milles. On a déposé aux archives du régistraire du comté les plans d'expropriation pour l'emplacement de la voie.

PROLONGEMENT JUSQU'AU HANGAR À MARCHANDISES SUR LE QUAI À SOURIS.

Ce crédit était destiné à payer le coût des travaux faits l'année précédente.

ALLONGE À LA GARE DE TIGNISH.

L'ancienne salle des bagages a été convertie en salle d'attente pour les hommes. L'ancienne salle d'attente a été convertie en bureau pour le chef de gare et pour la vente des billets et l'ancien bureau de vente des billets a été converti en salle d'attente pour les dames.

On a construit une nouvelle salle de bagages.

MATÉRIEL ROULANT.

On a construit dans les ateliers du chemin de fer à Charlottetown quinze wagons convertibles, de 30 tonnes, du modèle Hart-Otis pour le transport du charbon, et un réservoir à huile.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

M. D. Pottinger, O.S.I.,
Vice-président du conseil des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 11 mai 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard pendant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Je joins aussi au présent le rapport du surintendant de la mécanique et les états qui suivent préparés par le comptable et vérificateur, le comptable du service de la mécanique et le garde-magasin.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien du matériel roulant.
5. Dépenses relatives au trafic.
6. Dépenses relatives au transport.
7. Dépenses en général.
8. Compte général du matériel.
9. Bilan général.
10. Etat des moyennes.
Etat des recettes.
Relevé relatif aux voyageurs.
Relevé des marchandises transportées.
Relevé descriptif des marchandises transportées.

A. Relevé indiquant le nombre des locomotives et les diverses catégories de wagons.

B. Etat indiquant la distance en milles parcourue par les locomotives, et leur consommation de houille, d'huile et de chiffons.

La longueur en milles de la voie en service cette année est égale à celle de l'année dernière, soit 267.5 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

La dépense au 31 mars 1911 était de $8,559,685.47.

Les augmentations durant l'exercice ont été ainsi qu'il suit:—

Embranchement de Harmony à Elmira..	$89,413 36	
Matériel roulant..	19,823 11	
Allonge au hangar à marchand. sur le quai de Souris.	1,812 93	
Agrandissement des installations à Summerside ..	9,217 00	
Allonge à la gare de Tignish..	990 24	
Embranchement d'O'Leary à Westpoint..	2,676 74	
Embranchement de Kensington à Stanley	3,508 53	
Construction première..	600 00	
		128,041 91
Faisant au 31 mars 1912 un total de..		$8,687,727 38

Matériel roulant.—On a construit aux usines du chemin de fer à Charlottetown quinze wagons convertibles de 30 tonnes du modèle Hart-Otis, pour le transport du charbon et un réservoir à huile.

Allonge au hangar à marchandises sur le quai de Souris.—Ce travail a été fait l'an dernier, et cette année on a voté une somme suffisante pour en payer le coût.

Agrandissement des installations à Summerside.—Un prolongement au quai du chemin de fer a été construit à l'entreprise. L'ingénieur en chef pourra donner de plus amples explications au sujet de ces travaux. On a aussi construit une allonge au hangar à marchandises sur le quai.

Allonge à la gare de Tignish.—Cette allonge comprend une salle de bagages et une salle d'attente pour les dames.

Construction première.—Ce crédit a été voté pour payer une partie de l'emplacement de la voie dans la ville de Charlottetown, appartenant à feue Lady Wood, qui n'avait pas été payée précédemment.

Dans son rapport, l'ingénieur en chef explique plus au long les autres dépenses imputables sur le capital durant l'année courante.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes, qui ont accusé une augmentation constante depuis quelques années, ont été les plus considérables dans les annales du chemin de fer, ce qui démontre que la prospérité générale augmente constamment dans toute la province.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'année accusent respectivement les chiffres qui suivent:—

Recettes brutes	$ 367,203 39
Frais d'exploitation	449,962 91
Différence	$ 82,759 52

Les recettes brutes, comparées avec celles de l'année précédente, sont ainsi qu'il suit:

En 1910-11	$ 337,419 55
En 1911-12	367,203 39
Augmentation	$ 29,783 84

Les recettes du transport des voyageurs établissent la comparaison qui suit:—

En 1910-11	$ 142,503 41
En 1911-12	153,284 42
Augmentation	$ 10,781 01

Les recettes du transport des marchandises établissent la comparaison qui suit:—

En 1910-11	$ 158,841 61
En 1911-12	176,861 68
Augmentation	$ 18,020 07

Les recettes provenant de la poste et de diverses sources établissent la comparaison qui suit:—

En 1910-11	$ 36,074 53
En 1911-12	37,057 29
Augmentation	$ 982 76

Nombre de voyageurs transportés:—

	Nombre.
En 1910-11	356,761
En 1911-12	388,076
Augmentation	31,315

Poids des marchandises transportées:—

	Tonnes.
En 1910-11..........................	108,263
En 1911-12..........................	120,218
Augmentation......................	11,955

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison des frais d'exploitation pour les deux années:—

En 1910-11..........................	$ 424,104 00
En 1911-12..........................	449,962 91
Augmentation......................	25,858 91

Moyennes prises pour les deux années:—

Par mille parcouru par les locomotives.

	Cents.
En 1910-11..........................	93.81
En 1911-12..........................	103.84

Par mille parcouru par les trains.

En 1910-11..........................	127.86
En 1911-12..........................	127.43

Dépense par mille de voie ferrée.

En 1910-11..........................	$1,588 40
En 1911-12..........................	1,685 25

VOIE.

On a renouvelé 38,100 traverses de voie sur la ligne mère, 907 traverses sur les voies d'évitement, 40 jeux de traverses d'aiguillage et 32 tampons d'arrêt et cadres.

On a posé dans le parc de Tignish 1,200 pieds de rails d'acier de 50 livres pour remplacer des rails de fer.

On a posé des rails d'acier de 56 livres aux endroits suivants: 90 pieds et un nouveau rail de croisement sur la ligne-mère à Kensington pour remplacer des rails usés; 360 pieds et 3 nouveaux rails de croisement sur la ligne-mère à Charlottetown pour remplacer des rails de 50 livres et des rails de croisement usés; 60 pieds et un nouveau rail de croisement sur la ligne mère à Teresa pour remplacer des rails usés; 500 pieds sur la ligne mère de l'embranchement Vernon pour remplacer des rails mixtes; 24 pieds sur la ligne mère à l'île des Bois pour remplacer des rails usés; et 100 pieds sur la ligne-mère à Murray-Harbour pour remplacer de mauvais rails.

On a reconstruit 12 wagonnets et l'on a construit 12 niveaux et crics pour la voie.

VOIES D'ÉVITEMENT.

A Alberton 400 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer des rails de fer.

A Wellington on a posé 288 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer.

A Summerside, on a posé 532 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer, et l'on a posé sur une nouvelle voie d'évite-

ment 893 pieds de rails d'acier de 50 livres, et un nouvel outillage de branchement et un rail de croisement sur le quai Holman.

Au Cap-Travers on a posé 380 pieds de rails d'acier sur une nouvelle voie d'évitement de 380 pieds de longueur et au croisement de Siliker, près du cap Travers, on a posé un nouveau rail de croisement et un nouvel appareil d'aiguillage.

A New-Zealand on a posé 528 pieds de rails de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Saint-Charles, on a posé 240 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer.

Aux Cinq-Maisons on a posé 364 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer.

Au lot 40, manufacture d'empois, ona posé 600 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer.

A Douglas, on a posé 332 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie d'évitement pour remplacer des rails de fer.

CLOTURES.

On a posé sur poteaux de cèdre 42,023 pieds de clôtures en fil de fer Page, 3,180 pieds de clôture paraneige permanente et 101 panneaux portatifs de paraneige ont été construits.

On a posé une grande quantité de paraneige temporaires en broussailles et autres matériaux.

Toutes les clôtures ont été réparées au besoin.

BALLASTAGE.

On a employé sur la voie 1,244 wagons de ballast contenant 11,196 verges cubes de ballast et ballastant 10 1/10 milles ballastés.

265 wagons de cendre contenant 1,935 verges cubes ont servi à ballaster 2½ milles de voie.

PONTS.

A Charlottetown, tous les piliers du pont Hillsborough ont été réparés et jointoyés et l'on a posé entre les rails un nouveau tablier en madriers de bois dur mesurant 4 pouces d'épaisseur.

A Cardigan, on a posé sur le pont de Scrimegor un nouveau tablier consistant en 20 traversées de pin dur.

A Saint-Pierre et à Midgell, la maçonnerie des ponts a été réparée et jointoyée.

A Pine-Brook on a réparé et jointoyé la maçonnerie du pont et la structure en fer a été grattée et peinturée.

Au Naufrage, à O'Leary, Kelvin, Free-Town, Bradalbane, Hunter-River, Loyalist et Milton on a graté et peinturé la structure en fer des ponts.

A Ellerslie, on a posé 4 traverses en pin dur dans le tablier du pont.

A Northam, on a posé 24 traverses en pin dur dans le tablier du pont.

A Emerald on a gratté et peinturé la structure en fer de deux ponts.

PONCEAUX.

A Freetown, on a posé un nouveau ponceau tubulaire en béton, de 28 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre pour remplacer un ponceau en bois.

A Charlottetown, on a posé trois nouveaux ponceaux tubulaires en fer et trois nouveaux ponceaux en bois pour remplacer de vieux ponceaux usés.

A Saint-Pierre on a posé un nouveau ponceau tubulaire en fer.

A Suffolk, on a posé un nouveau ponceau tubulaire en béton de 16 pieds de longueur sur 18 pouces de diamètre pour remplacer un ponceau en bois.

On a reconstruit 27 ponceaux en bois de pruche et autres bois.

Tous les ponceaux en pierre ont été réparés au besoin.

On a reconstruit 33 garde-bestiaux avec charpente en pruche, longerines en pin dur et semelles en pruche.

QUAIS ET PARAPETS.

A Summerside on a réparé le quai et renouvelé le planchéiage. Le parapet a été réparé.

A Georgetown on a posé de nouvelles longuerines au quai qui a subi les réparations nécessaires.

A Souris de nouvelles défenses ont été posées au quai et le quai a été réparé.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Tignish.—La gare et le logement ont été peinturés en dehors. On a réparé la rotonde, le hangar à marchandises et la remise à outils des cantonniers.

Alberton.—On a réparé la remise à outils ainsi que les portes et serrures de la station.

Elmsdale.—On a réparé les portes et fenêtres de la station.

Pinsville.—On a réparé les portes et fenêtres de la station.

Bloomfield.—On a réparé les portes et fenêtres de la station et la toiture de la station, ainsi que la cheminée du logement du chef de gare.

Howlan.—On a construit une nouvelle station, contenant salle des marchandises et salle d'attente. Cette construction mesure 16 x 26 pieds.

O'Leary.—On a réparé le quai de la station et le toit du bureau.

Coleman.—On a réparé les portes et fenêtres de la station.

Portage.—On a réparé les portes de la salle des marchandises.

Port-Hill.—On a construit un nouveau quai de gare. On a réparé les portes et fenêtres de la station et du logement du chef de gare.

Richmond.—On a construit un nouveau quai de gare.

Miscouche.—On a réparé les portes et fenêtres et le quai de gare.

Summerside.—On a reconstruit une partie de la remise à charbon sur le quai et l'on a fait de légères réparations à tous les bâtiments. On a construit une nouvelle glacière et réparé la balance de la voie.

Kensington.—On a réparé les portes et les fenêtres de la station.

Traveller's-Rest.—On a construit une nouvelle station de 11 x 25 pieds.

New-Annan.—On a construit une nouvelle station de 11 x 25 pieds.

Emerald.—On a réparé les portes et les fenêtres de la station ainsi que la cheminée du logement du chef de gare.

Bradalbane.—On a réparé les portes et fenêtres et la toiture de la station. De nouvelles contre-portes ont été placées au logement du chef de gare. On a donné deux couches de peinture à l'extérieur de la station et du logement.

Fredericton.—On a construit un nouvel enclos pour le bétail.

Freetown.—On a réparé le logement du chef de gare et la station.

New-Wiltshire.—On a construit un nouvel enclos pour le bétail. De légères réparations ont été faites à la station et au quai de gare.

Royalty-Junction.—On a construit pour le chef de gare un nouveau logement qui a été peinturé en dedans et en dehors.

Charlottetown.—Le nouveau magasin a été boisé en dedans et l'intérieur a été achevé. Les nouveaux ouvrages de l'extérieur ont été peinturés. Les toitures du hangar à marchandises sur le quai et de la salle des machines ont été réparées. De légères réparations ont été faites à tous les autres bâtiments de Charlottetown.

Souris.—Des réparations générales ont été faites à la rotonde, la toiture de ce bâtiment ayant été deux fois emportée par la tempête. On a réparé les portes et les fenêtres de la station. On a construit sur le quai un nouvel enclos pour le bétail et une nouvelle toiture a été construite sur la balance de la voie.

Rivière-à-l'Ours.—On a réparé la station et le logement du chef de gare.

Harmony.—On a réparé les portes, fenêtres et serrures de la station.

Saint-Pierre.—On a reconstruit l'enclos pour le bétail.

Marie.—On a construit un nouveau quai de gare de 80 pieds de longueur.

Saint-André.—On a réparé la station.

Mount-Stewart.—Pour remplacer l'ancienne station détruite par le feu on a construit une nouvelle station comprenant salle à bagages, hangar à marchandises et logement du chef de gare. Cette construction a été achevée par nos menuisiers de la voie. Elle a reçu deux couches de peinture en dehors et elle a été polie à l'huile et vernie en dedans. On a placé dans la salle des marchandises une nouvelle balance Fairbanks.

Scotchfort.—On a construit une nouvelle station contenant salle d'attente et salle des marchandises pour remplacer la staion détruite par le feu.

Tracadie.—On a réparé les portes et fenêtres de la station.

Bedford.—On a posé un nouveau quai de 90 pieds de longueur.

York.—On a posé une nouvelle contre-porte à la salle d'attente, et l'on a fait les réparations nécessaires aux portes et fenêtres de la station.

Peake's.—On a construit un nouveau quai de chargement du bétail. La station a été réparée.

Cardigan.—On a boisé le bureau et la salle d'attente et posei des planchers en bois dur dans l'un et l'autre. On a installé deux portes neuves pour la salle d'attente et le bureau et placé une nouvelle table de télégraphie dans le bureau et un nouveau comptoir à travers le bureau. La vieille cheminée a été démolie et reconstruite.

Georgetown.—On a réparé le quai de la gare.

Montague.—On a construit un nouveau quai de 150 pieds de longueur. On a réparé les portes, fenêtres et serrures de la station. On a érigé le réservoir à eau.

On a réparé au besoin tous les autres bâtiments le long de la ligne de chemin de fer.

On a renouvelé plusieurs écriteaux le long de la ligne du chemin de fer et on a repeinturé un grand nombre d'écriteaux de croisement.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel acheté a été de.	$121,811 65
La valeur du matériel employé a été de.	132,621 92
La valeur du matériel vendu a été de.	3,902 88
La valeur du matériel en mains à la fin de l'année a été de:—	
Divers.	$ 34,925 53
Combustible.	14,215 40
Matériaux pour la voie et les ponts.	14,407 63
	$63,548 56

EN GÉNÉRAL.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont tous été l'objet d'une minutieuse attention et sont en bon état.

J'inclus le relevé des accidents qui se sont produits durant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. McEWEN,
Surintendant.

A M. D. Pottinger, O.S.I.,
Membre du Conseil d'administration, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU CHEF DE LA MÉCANIQUE,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 11 avril 1912.

A M. G. A. SHARP,
Surintendant, ch. de fer I.-P.-E.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le relevé suivant de la division mécanique pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits:—

LOCOMOTIVES.

Douze locomotives ont été complètement réparées. On a posé de nouveaux cuivres de bielles latérales et motrices à huit locomotives. Tout l'engrenage des roues de commande a été examiné à fond, les boulons d'entretoise des chaudières ont été soigneusement examinés et 640 boulons neufs ont été posés.

Douze locomotives ont subi des réparations spéciales.

Huit locomotives ont reçu des tiges de piston et douze ont reçu des pistons neufs. Quatre réservoirs de tenders et quatre cadres de tenders ont été en grande partie reconstruits. Huit foyers ont été rapiécés. On a fait huit têtes de piston neuves et dix-sept ont été doublées d'étain et planées.

Les pièces neuves suivantes ont été fournies:

Seize boîtes à roues de trucks, onze boîtes à roues motrices, 17 déclics de chaudières, trois sifflets, vingt-quatre soupapes à détente, vingt-quatre tiges de soupapes, vingt-trois soupapes à glissoires, trois cent trente-six garnitures métalliques, quatorze robinets de cylindre, six robinets de détente et trente-six poinçons, neuf cheminées, quatre mèches en spirales, cent brides de trucks, quatre coussinets de trucks, trente-quatre tiges de soupape en laiton, huit étriers de valve, seize valves d'arrêt, onze leviers de sonnerie, quatre boutons de manivelle, neuf robinets, treize tiges d'injecteurs, trois tuyaux à vapeur, deux couronnes de presse-étoupe, deux essieux moteurs et un support de glissière.

Une machine élévatoire a été pourvue de ses accessoires et treize injecteurs ont été réparés.

On a foré et ajusté cent quatre-vingt-douze godets huileurs de locomotives, quatorze godets huileurs de tiges de piston, quatre boîtes à graisse, huit glissières, cinquante leviers de frein, soixante mâchoires de freins, deux-cent-soixante-quinze tourillons de freins, et cent cinquante boulons de frein. On a fabriqué trente-huit jeux de roues motrices, vingt-huit jeux de roues de trucks, cent neuf jeux de roues d'acier et trente-trois essieux neufs. On a pressé sur les essieux cent vingt-quatre jeux de roues. On a soudé et mis dans les chaudières trois cent vingt-cinq tubes neufs. On a forgé soixante-dix mille six cent soixante et quatre livres d'acier; on a fileté quatre mille sept cent quatre-vingt-six livres d'écrous, et l'on a fait beaucoup de réparations courantes dont l'énumération serait trop longue.

DIVISION DES WAGONS.

On a construit et porté au compte du capital quinze wagons convertibles à bascule du modèle Hart-Otis. On a reconstruit quatre wagons plats et quatre pavillons de locomotives et l'on a porté le coût au compte des renouvellements.

De grosses réparations ont été faites aux wagons suivants:—

Vingt et une voitures de première classe, quatorze voitures de deuxième classe, dix-neuf wagons-poste et fourgons à bagages, quatre-vingt-quatorze wagons fermés, quarante et un wagons plats, quatre wagons à bétail, deux gratte-neige et un wagon de peintres.

On a fait de légères réparations aux wagons suivants:—

Cinquante et une voitures de première classe, vingt-cinq voitures de deuxième classe, cinquante et un wagons fermés, soixante-neuf wagons plats, vingt-quatre wagons-poste et fourgons à bagages, un fourgon, huit chasse-neige et quatre gratte-neige.

On a reboisé deux wagons et l'on a changé en voiture de deuxième classe un wagon-poste et fourgon à bagages.

On a fabriqué quatre-vingt-trois godets huileurs, quatre-vingt-treize fenêtres, onze barres à frein, quatre cent soixante-quinze pièces de fonte pour wagons, cent quarante freins de frottement, vingt-huit jeux d'encastrement d'essieux de wagons, cent crochets de suspension de freins, onze tampons d'arrêt, soixante chaînons, vingt portes et huit jeux de trucks de voiture. On a posé quatre-vingt-trois jeux de roues de wagons et quatorze toitures de wagons.

FONDERIE DE LAITON.

Production.—13,874 livres de fonte de laiton.

ATELIER DE CUIVRE.

On a réparé dix-huit lanternes de tête, deux boîtes à lanternes de tête, cinq tuyaux de cuivre, quatre tuyaux d'alimentation, quatorze tuyaux de purge, six tuyaux injecteurs, six tuyaux à huile, vingt lampes de station, treize lampes d'employés de train, quatre lampes de voiture, dix-sept lampes d'aiguillage, six lampes pour le service de la voie, huit lampes de locomotive, trois lampes de sémaphore, onze supports de verre à eau, quarante-huit huiliers de locomotive, quarante-neuf bidons à huile pour stations et seize bidons à eau.

On a fabriqué quatre-vingt-huit entonnoirs de trucks de locomotive, quatre tuyaux à sable, vingt-quatre couvre-joints en fil métallique pour coffre à vapeur, quatre mains-courantes, quatorze protecteurs de verre à eau, neuf cheminées de locomotive, un arrosoir, un réservoir en fer galvanisé pour l'atelier des chaudières, trente-deux tuyaux de renvoi et deux paraneiges.

On a doublé en plomb quarante coussinets de wagons.

On a recouvert de métal antifriction sept boîtes de roues motrices, vingt jeux de boîtes de roues de truck ,vingt-cinq têtes de piston et six boîtes de roues de trucks.

On a étamé quatre tés, sept jeux de cuivre de tiges et une glacière.

Neuf tuyaux en cuivre ont été amollis et inspectés.

On a réparé le couchis de trois chaudières et posé le tuyautage de l'injecteur au cendrier dans trois locomotives.

ATELIER DE PEINTURE.

On a peinturé et verni neuf locomotives.

On a peinturé quinze wagons à bascule du modèle Hart-Otis.

On a peinturé six voitures de première classe, huit ont été nettoyées et douze ont été vernies; on a peinturé trois wagons-poste et fourgons à bagages, huit ont été nettoyés et huit ont été vernis; deux voitures de seconde classe ont été peinturées, cinq ont été nettoyées et cinq ont été vernies; on a peinturé cent trente-neuf wagons fermés et la toiture de cent trente-six wagons fermés a été peinturée; on a peinturé quarante-huit wagons plats, trois chasse-neige. quinze wagonnets, sept réfrigérateurs à eau, trois jeux de châssis, quatorze niveaux de voie, cinquante-trois bidons à eau, quinze pavillons de tenders, quatre sièges et trente châssis. Six contre-châssis ont été vernis; on a posé des lettres sur quatorze niveaux de voie. La structure en fer sous le toit de la gare de Charlottetown a été grattée et peinturée. A la station de Cardigan on a peinturé le bureau des billets et la salle d'attente.

On a posé des carreaux à cinquante et un châssis, marqué de lettres vingt-huit écriteaux; on a teint et verni trois canapés, trois salles et quatre boîtes à outils. On

a repeinturé les lettres de vingt-huit wagons et posé trois cent dix vitres aux bâtiments.

SERVICE DE LA VOIE ET DU TRAFIC.

On a fait six quais de chargement, un quai de monte-charge à houille, deux fardiers à marchandises, quatre wagonnets, trois chargeurs à bétail, six chargeurs à moutons, un fardier à bagages, six boîtes à houille, quatre boîtes à outils, deux boîtes à entreposage, une boîte à sémaphore, douze écriteaux, deux tableaux à affiches, trois montures de meules, douze niveaux à voie, dix signaux d'aiguillage, deux échelles, quatre cents jalons, huit portes, six sièges, six pupitres et un dessus de pupitre, trente-quatre pinces à panne fendue, quatre-vingt ciseaux, deux cent cinquante liens de rails, cent soixante-cinq pics, six clés anglaises, dix foreurs de trous de poteaux, soixante-quinze leviers de renversement de charrue, cinquante-six leviers d'aiguillage, quatorze tiges d'aiguille, six manivelles d'aiguille, vingt-quatre rails de croisement, soixante-neuf paires d'éclisses, douze pentures de barrières, un niveau de fausse aiguille et trois tables pour service des trains.

On a reconstruit six wagonnets. On a réparé trois fardiers à main, quinze fardiers à marchandises, deux fardiers à bagages, deux wagonnets, quatre tire-lires, six boîtes à houille, quatre réservoirs, une plaque tournante, sept trolleys et trois portes.

On a posé des tuyaux, boulons d'entretoise et foyers neufs à deux réservoirs de chaudières. Tous les réservoirs de chaudières ont été réparés.

On a rapiécé la chaudière de l'excavateur, deux nouvelles clés d'enrayage et le mécanisme ont été réparés.

On a posé une nouvelle grue à l'atelier des chaudières de Charlottetown et trois ventilateurs au hangar à houille de Charlottetown.

Je suis heureux de dire que notre matériel roulant a été entretenu en excellent état de fonctionnement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. S. POOLE,
Chef de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1912.

—	Locomotives.	Classification des wagons.																Chasse-neige.	Flangers.	Total.	Excavation.
		1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Wagons réfrigérants.	Wagons à bestiaux.	Wagon-réservoir à huile.	Wagons convertibles-Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons plats.	Total.				
Disponibles, en état de service, 31 mars 1911	31	23	9	5	4	3	4	1	3	310	3	21	...	...	22	138	546	9	9	18	1
Condamnés le 1er avril 1911	...	...	3	2	...	1	2	...	1	3	...	...	...	...	...	9	21	1	...	1	
Total du matériel, 1er avril 1911	31	23	12	7	4	4	6	1	4	313	3	21	...	...	22	147	567	10	9	19	1
Construits durant l'année et portés au compte du capital	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	15	...	...	16	...	...	...	...
Transformés comme suit :—																					
Poste et bagage en voiture de 2e classe	...	...	1	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wagon du payeur en voiture de 2e classe	...	...	1	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wagon à houille en wagon à bétail	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7	...	...	7	...	...	...	...	...	...
Wagon à houille en wagon fermé	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	3	...	...	...	...	...
Total	31	23	14	7	4	3	6	0	4	313	3	28	1	15	12	150	583	10	9	19	1
Condamnés le 1er avril 1911	...	...	3	2	...	1	2	...	1	3	...	...	...	...	...	9	21	1	...	1	...
Condamnés dans le cours de l'exercice	9	4	1	...	...	...	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	9	...	...	...	...
Total condamnés	9	4	4	2	...	1	2	...	1	7	...	...	...	...	...	9	30	1	...	1	...
Moins reconstruits au cours de l'exercice	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4	4	...	...	...	...
A reconstruire ou à acheter	9	4	4	2	...	1	2	...	1	7	...	...	...	...	...	5	26	1	...	1	...
Ajoutez, comme étant de service et en réparation	22	19	10	5	4	2	4	...	3	306	3	28	1	15	12	145	557	9	9	18	1
Total du matériel, 31 mars 1911	31	23	14	7	4	3	6	...	4	313	3	28	1	15	12	150	583	10	9	19	1

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la quantité de houille, huile et chiffons consommés par les locomotives durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

—	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille.	Chopinés d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machine.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machine.	Livres de chiffons.
1911.									
Avril	27,708	743	320	672	561	6,007	1·15	2·42	2·02
Mai	35,750	1,042	416	908	733	6,529	1·16	2·54	2·05
Juin	35,742	954	424	996	674	5,979	1·18	2·78	1·88
Juillet	40,772	1,045	520	1,252	879	5,741	1·27	3·07	2·15
Août	42,779	1,056	624	1,248	808	5,529	1·46	2·91	1·89
Septembre	44,248	1,138	596	1,248	743	5,761	1·34	2·82	1·67
Octobre	41,272	1,224	604	1,282	656	6,643	1·46	3·10	1·58
Novembre	40,743	1,192	656	1,228	647	6,553	1·61	3·01	1·58
Décembre	37,006	1,102	400	916	676	6,670	1·08	2·47	1·82
1912.									
Janvier	34,222	1,034	512	1,048	676	6,768	1·49	3·06	1·97
Février	34,049	1,070	600	1,048	653	7,039	1·76	3·07	1·91
Mars	36,220	1,156	516	1,072	563	7,149	1·42	2·96	1·55
Totaux	450,511	12,756	6,188	12,918	8,269	6,342	1·37	2·86	1·83

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

N° 1—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DE CAPITAL—DOUZE MOIS TERMINES LE 31 MARS 1912.

1911.	Dr.		$ c.	1911.	Av.	$ c.
31 mars..	Coût du chemin de fer de l'Ile du P.-E. jusqu'à date....		8,559,685 47	31 mars..	Dominion du Canada	8,559,685 47
1912.				1912.		
31 mars..	Embranchement—Harmony à Elmira....	$ 89,413 36		31 mars..	Dominion du Canada	128,041 91
	Matériel roulant	19,823 11				
	Agr. des installations à Summerside	9,217 00				
	Embranch. de Kensington à Stanley	3,508 53				
	O'Leary à West-Point	2,676 74				
	Agrandissement du hangar à marchandises de Souris	1,812 93				
	Allonge à la station à Tignish	990 24				
	Construction première	600 00				
			128,041 91			
			8,687,727 38			8,687,727·38

E. et O. E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

Nº 2—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Compte du revenu—12 mois terminés le 31 mars 1912.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des travaux d'art	115,416 03	Voyageurs	153,284 42
Entretien du matériel	88,598 64	Marchandises	176,861 68
Trafic	1,107 33	Malles et messageries	26,471 40
Transport	229,647 01	Recettes diverses	10,585 89
Frais généraux	15,193 90		
			367,203 39
		Solde	82,759 52
	449,962 91		449,962 91

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

Nº 3—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art—12 mois terminés le 31 mars 1912.

	$ c.
1. Surintendance	3,287 43
2. Ballast	5,508 72
3. Traverses	13,716 01
4. Rails	370 31
5. Autres matériaux pour la voie	2,834 36
6. Chaussée et voie	59,819 67
7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	8,994 01
9. Chevalets, ponts et ponçeaux	1,200 85
11. Clôtures, traverses de voies publiques, écriteaux et fosses-bestiaux	6,990 57
12. Paraneige, parasable et abris contre la neige	853 29
13. Système d'enclenchement et de signaux	53 27
14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	528 33
16. Bâtiments, installations et terrains	7,694 28
17. Docks et quais	1,358 93
18. Outils et fournitures de chemins de fer	1,926 76
20. Equipement de travaux, réparations	
23. Papeterie et impressions	269 24
25. Autres dépenses	10 00
	115,416 03

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 4—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL—12 MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1912.

	$ c.
N°. 28. Surintendance	7,225 08
28. Réparations de locomotives à vapeur	34,666 08
35. " des voitures à voyageurs	18,684 42
36. Refections " "	
38. Réparations de wagons à marchandises	14,595 98
39. Réfection " "	1,349 82
47. Machines et outils des ateliers	3,598 51
49. Personnes blessées	92 52
50. Papeterie et impressions	252 59
52. Autres dépenses	7,199 63
54. Equipement de travail, réparations	934 01
	88,598 64

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 5—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DU TRAFIC—12 MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1912.

	$ c.
N°. 57. Surintendance	36 50
58. Agences extérieures	136 62
59. Annonces	924 71
60. Impressions et papeterie	7 50
65. Autres dépenses	2 00
	1,107 33

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 6—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais de transport—12 mois terminés le 31 mars 1912.

		$ c
N°.	66. Surintendance	6,124 92
	67. Expédition des trains	2,992 66
	68. Employés des stations	52,921 11
	72. Fournitures et dépenses des stations	5,862 19
	73. Chefs de parcs et leurs commis	2,480 14
	74. Conducteurs et serre-freins des parcs	2,591 44
	76. Préposés aux aiguillages et signaux des parcs	20 67
	77. Préposés aux locomotives des parcs	5,232 28
	78. Dépenses de la rotonde—parc	1,456 57
	79. Combustible pour locomotives des parcs	3,511 01
	80. Eau " " " "	60 00
	81. Lubrifiants " " " "	116 34
	82. Autres fournitures " " "	100 81
	86. Mécaniciens de locomotives	26,612 87
	87. Frais de rotonde—voie	12,884 37
	88. Combustible pour locomotives	42,553 82
	89. Eau " "	2,032 89
	90. Lubrifiants " "	974 27
	91. Autres fournitures "	994 45
	94. Employés des trains	37,104 95
	95. Fournitures et dépenses des trains	7,041 29
	96. Enclenchements, *Block-system* et autres—actionnement	28
	98. Pont-levis	653 64
	99. Enlèvement des épaves	64 54
	100. Télégraphe et téléphone—fonctionnement	7,975 73
	101. Fonctionnement des appareils de flottaison	205 64
	103. Papeterie et impressions	6,004 18
	105. Autres dépenses	42 12
	106. Pertes et dommages—marchandises	374 50
	107. " " —bagages	2 75
	108. Dommages à la propriété	587 18
	109. Dommages au bétail sur emplacement de la voie	49 00
	110. Personnes blessées	18 40
		229,647 01

E. et O. E.,
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 7—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—12 mois terminés le 31 mars 1912.

		$ c.
N°.	113. Appointements des fonctionnaires	1,603 75
	114. Appointements des commis et aides	7,111 42
	115. Dépenses et fournitures du bureau de l'administration	478 76
	116. Frais de justice	52 25
	118. Dépense du département des secours	5,037 56
	120. Papeterie et impressions	687 27
	121. Autres dépenses	222 89
		15,193 90

E. et O. E.,
Charlottetown I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 8—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL—12 MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1912.

1911.	DT.	$ c.	$ c.
31 mars	Report	...	61,007 05
1912.			
31 mars	Achats durant l'année	121,811 65	
	Frais d'autres services	6,122 77	
	Main-d'œuvre, etc	4,463 30	
	Bordereaux de paie	6,668 59	
			139,066 31
1912.	AV.		200,073 36
31 mars	Distributions pendant l'année		136,524 80
	Balance .. Matériel ordinaire, y compris papeterie	34,925 53	
	Balance .. Combustible	14,215 40	63,548 56
	Balance .. Matériel de voie et de ponts	14,407 63	

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 9—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

BILAN GÉNÉRAL—12 MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1912.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Matériel en général	63,548 56	Compte de l'État	93,624 70
Ministère des Postes	16,209 88	Starr Manufacturing Co	1,241 60
Chemin et équipement, (indéterminé)	8,334 71	Canadian Car & Foundry Co	690 69
Chefs de gare	3,866 02	Rhodes, Curry & Co	390 00
Caisse	3,540 04	Bruce Stewart & Co	255 07
Galena Signal Oil Co	251 06	John Simon	114 38
Chemin de fer Intercolonial	82 77	Salaires non réclamés	29 88
Ministère de la Milice	73 62		
Compte des loyers	51 87		
Juge Weatherbie	30 00		
Imperial Oil Co	20 45		
Chemin de fer Grand-Tronc	2 50		
Compte indéterminé	334 84		
	96,346 32		96,346 32

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 10—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF DES MOYENNES—Exercice terminé le 31 mars 1912.

Longueur du chemin de fer		267
Milles parcourus par les locomotives		433,311
" " trains		353,116
" " wagons		2,272,881
Rapport des gains aux recettes brutes :—		
Voyageurs	Pour cent.	41·74
Marchandises	"	48·17
Postes et messageries	"	10·09
Recettes brutes par mille de ch. de fer	Dollars.	1,375 26
" " de locomotive	Cents.	84·74
" " de train	"	103·99
" " de voiture et wagons	"	16·16
Rapport des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Pour cent.	31·43
" de l'équipement	"	24·13
Frais du trafic	"	0·30
Frais de transport	"	62·54
Dépenses en général	"	4·14
Dépenses par mille de train :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Cents.	32 70
" de l'équipement	"	25·09
Traction	"	0·31
Transport	"	65·03
Dépenses en général	"	4·30
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Dollars	432 27
" de l'équipement	"	331 83
Trafic	"	4 15
Transport	"	860 10
Dépenses en général	"	56 90
Réparations des locomotives et wagons, par locomotive et wagons :—		
Locomotives	Dollars.	1,575 73
Voitures à voyageurs	"	327 79
Wagons à marchandises	"	28 62

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE EDOUARD.

Relevé des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et messageries.	Total.
1911.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	9,535 13	11,479 90	2,253 24	23,268 27
Mai	9,149 81	18,289 72	1,805 14	29,244 67
Juin	11,176 80	15,628 20	1,940 31	28,745 31
Juillet	17,582 40	14,750 99	1,961 91	34,295 30
Août	22,277 86	12,540 83	1,960 15	36,778 84
Septembre	20,582 55	13,414 86	1,858 77	35,856 18
Octobre	13,624 32	22,839 42	1,921 64	38,385 38
Novembre	11,454 66	21,871 55	1,964 20	35,290 41
Décembre	12,104 84	13,892 60	2,055 91	28,053 35
1912.				
Janvier	9,152 74	8,683 63	3,170 51	21,006 88
Février	6,981 36	9,549 73	8,042 35	24,573 44
Mars	9,661 95	13,920 25	8,123 16	31,705 36
1911-12	153,284 42	176,861 68	37,057 29	367,203 39
1910-1911	142,503 41	158,841 61	36,074 53	337,419 55

E. et O. E.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des voyageurs.

Mois.	Gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Mille.	Nombre.	Mille.	Nombre.	Mille.
1911.						
Avril	27,588	538,051	105	5,206	27,693	543,257
Mai	25,881	454,245	735	33,582	26,616	487,827
Juin	26,581	548,378	1,481	72,062	28,062	620,440
Juillet	44,997	1,061,644	2,704	162,639	47,701	1,224,283
Août	38,104	784,319	5,855	268,417	43,959	1,052,736
Septembre	45,218	1,159,431	3,219	163,648	48,437	1,323,079
Octobre	28,703	630,548	3,086	180,823	31,789	811,371
Novembre	28,502	562,746	1,875	87,517	30,377	650,263
Décembre	37,550	689,798	780	38,164	38,330	727,962
1912.						
Janvier	23,185	475,320	922	43,826	24,107	519,146
Février	16,169	382,466	230	11,609	16,399	394,075
Mars	24,045	522,010	561	28,588	24,606	550,598
1911-12	366,523	7,808,956	21,553	1,096,081	388,076	8,905,037
1910-11	336,445	7,004,672	20,316	964,334	356,761	7,969,006

E. et O. E.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Relevé des marchandises.

Mois.	1911-12.		1910-11.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
Avril	7,066	253,279	8,064	268,607
Mai	12,235	448,504	9,446	353,189
Juin	11,033	383,041	11,740	395,025
Juillet	9,609	346,961	8,045	286,353
Août	7,936	300,511	6,851	264,498
Septembre	9,479	315,157	8,408	289,810
Octobre	16,476	591,483	11,600	360.402
Novembre	14,727	588,829	14,071	469,391
Décembre	8,684	387,231	9,549	335,657
Janvier	5,360	253,817	4,379	162,383
Février	7,436	295,254	7,436	260,938
Mars	10,177	454,714	8,674	331,810
	120,218	4,618,781	108,263	3,778,063

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU descriptif des marchandises transportées—12 mois terminés 31 le mars 1912.

Produits de :	Marchandises.	Tonnes.
Agriculture	Grain	15,680
	Farine	3,573
	Autres produits de la meunerie	1,920
	Foin	5,268
	Tabac	132
	Coton	48
	Fruits et légumes	10,551
Animaux	Bétail sur pied	3,382
	Viandes préparées	2,803
	Autres produits des établissements de conserves	2,727
	Volaille, gibier et poisson	4,255
	Laine	47
	Peaux et cuir	623
Mines	Houille anthracite	725
	Houille bitumineuse	11,621
	Pierre, sable et autres articles analogues	3,632
Forêts	Bois de construction	13,111
Fabrication	Pétrole	1,351
	Sucre	1,271
	Approvisionnements de la marine	12
	Fer en gueuse et loupes	205
	Autres fontes et machines	621
	Rails d'acier et de fer	487
	Métal en barres et en feuille	259
	Ciment, brique et chaux	2,612
	Instruments aratoires	618
	Wagons, voitures, outils, etc	273
	Vins, liqueurs et bières	325
	Effets et meubles de maison	499
Divers	Autres marchandises non mentionnées ci-dessus	31,587
	Poids total	120,218

E. et O. E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉTAILS des accidents survenus pendant la période terminée le 31 mars 1912.

Date.	Nom, adresse et occupation des victimes.	Lieu de l'accident.	Cause.	Nature et gravité de la blessure.
1911.				
3 avril	John Ferguson, chef des cantonniers, Morell	Morell	Jeté par terre, wagonnet ayant déraillé	Côtes brisées
"	John J. McKenzie, chef des cantonniers, St-Pierre	St-Pierre	Descendant d'un train en mouvement a glissé sur la glace du quai	Poignet brisé.
juin	Mme A. Howatt, Summerside	Cap-Travers	Heurt du train l'a jetée violemment contre la main-courante au moment où elle montait à bord	Choc sérieux et blessures à la jambe.
"	Alfred E. McLean, cantonnier, Port Hill	Port-Hill	En tassant la voie, la pince a glissé	Hernie.
3 juillet	Frank Dorsey, nettoyeur, Charlottetown	Charlottetown	En travaillant à l'atelier de construction, s'est brisé l'os du poignet	Blessé au poignet.
9 "	Joseph Millman, mécanicien de locomotive, Charlottetown	Souris	Glissé en descendant de la locomotive	Foul. à cheville.
"	John Moore, cantonnier, lot 40	Lot 40	Wagonnet déraillé, tombé par terre	Côte brisée.
"	D. W. Swan, charpentier de la voie, Charlottetown	Souris	Pied pris sous le rail en aidant à enlever fardier de la voie	Fract. d. cou-de-pied.
août	James A. Hickey, chauffeur, Charlottetown	Charlottetown	Travaillant à une locomotive	Blessé à la rot. du gen.
"	Mme Herbert Mason, Clifton Farm, lot 48	"	Jetée à bas de sa voiture près du pont de Hillsborough, le cheval effrayé par la locomotive ayant pris le mors aux dents	Entaille à la tête, contus. aux côtes et au cou-de-pied, foul. au cou-de-pied contus. à l'épaule, oreille coupée et partiell. détachée de la tête, bless. au bras gauc.
6 octobre	Peter Oliver, employé de chambre d'emprunt, Charlottetown	"	Glissé en travaillant à la plaque tournante	Jambe blessée.
9 nov	Owen Corr, journalier, Emerald	Emerald	En travaillant au quai un madrier lui est tombé sur le pied	Blessure au pied.
"	Major M. Galbraith, aide-forgeron, Charlottetown	Charlottetown	Ciseau lancé pendant qu'il travaillait à une chaud.	Jambe blessée.
9 déc.	Arthur C. Clark, chargeur de marchandises, Charlottetown	"	En soulevant un madrier, a marché sur une planche qui s'est retournée	Frac. au cou-de-pied.
"	Wm. Bell, nettoyeur, Charlottetown	"	Bras échaudé en travaillant à une locomotive	Bras blessé.
"	Joseph Dorion, journalier, Charlottetown	"	En traversant le parc du chemin de fer a trébuché sur un madrier et est tombé	Côtes brisées.
1912.				
janv	Harold Moore, nettoyeur, Charlottetown	Charlottetown	En descendant de la loc. s'est cassé os dans cheville.	Bless. à cheville.
"	Bartholomew Paquet, chauffeur, Charlottetown	Souris	S'est éreinté en travaillant sur locomotive dans la rotonde	Blessure aux reins.
"	William Ramsay, cultivateur, Hamilton, I.-P.-E.	Kensington	Heurté par un train en conduisant une voiture sur croisement de chemin de fer	Blessures internes. Mort environ dix minutes après l'accident.

1er fév.	Robert McWilliams, chauffeur, Charlottetown	Charlottetown	Blessé à la rotule du genou en entrant d.l.locomot.	Blessé au genou.
12 "	Wm. Munroe, nettoyeur, Charlottetown	"	S'est bles. avec le tisonnier en secouant l.feu d.locom	Blessé au côté.
8 mars	James Herrell, laveur de chaudières, Charlottetown	"	Est tombé dans la rotonde en travail. à une locomot.	Cou de pied.
22 "	Geo. H. Douglas, aide-forgeron, Charlottetown	"	En remuant une plaque de chaudière	Blessé au poignet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ACCIDENTS durant la période terminée le 31 mars 1912.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1. Tombés des wagons ou de la locomotive				4				4
2. Sauté sur ou en bas des trains ou loc. en m.		1		1				2
3. En trav. sur ou p. de la voie à former les trains								
4. Sortir les bras ou la tête nors des fenêtres								
5. En attelant des wagons								
6. Tamponnement ou déraillement								
7. Frppé par des loc. ou w. aux croisem. de v. pub					1		1	
8. En marchant, se tenant debout, étant couché ou se trouvant sur la voie								
9. Explosions								
10. En se heurtant sur des ponts								
11. Autres causes				15		1		16
Total		1		20	1	1	1	22

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.
14 mai 1911.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL.

MONCTON, N.-B., 30 mai 1912.

A l'honorable G. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

D'après les instructions du Conseil du fonds de prévoyance, nous avons l'honneur de soumettre à votre considération le rapport qui suit des opérations de la caisse de prévoyance pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Le personnel du Conseil de la caisse de prévoyance pour cet exercice a été comme suit:—

D. POTTINGER, vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, président, Moncton, N.-B.

W. A. DUBÉ, surintendant de l'Intercolonial, Lévis, P.Q.
T. C. BURPEE, ingénieur de l'entretien de l'Intercolonial, Moncton N.-B.
} Nommés par le ministre.

JAMES W. NAIRN, mécanicien de locomotive de l'Intercolonial, Truro, N.-E.
WILLARD P. HUTCHINSON, expéditeur de trains, Intercolonial, Turo, N.-E.
} Elus par les employés.

Quatre réunions régulières du conseil, ainsi que requis par les règlements, ont eu lieu durant l'année. Suit un relevé des recettes et des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1912:—

Balance au crédit de la caisse, 31 mars 1910		$ 273,480 01
Les contributions par les employés au cours de l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires et gages mensuels, ont été de	$ 81,119 81	
Les contributions par les chemins de fer d'un montant égal, durant la même période, ont été de	81,119 81	
		$ 162,239 62
Montant reçu pour remboursements, etc		1,482 08
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		7,280 37
		$ 444,482 08
Les dépenses ont été:—		
Pour allocations de retraite	$125,131 32	
Pour contributions remboursées au cas d'employés décédés	2,390 20	
Pour contributions remboursées qui avaient été déduites par erreur	307 96	
Pour contributions remboursées aux employés renvoyés	457 91	
Examens médicaux pour les stagiaires qui entrent dans le service	2,104 00	
Examens médicaux pour les employés qui se retirent du service	78 00	
Pour les frais d'élection	491 28	
Pour appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire	3,586 84	
Pour les membres qui font partie du conseil	117 48	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc., etc.	582 38	
		$ 135,247 37
Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1912		$ 309,234 71

Le relevé qui suit indique la somme pour laquelle les chemins de fer ont contribué, et la somme pour laquelle ont contribué les employés de la caisse de prévoyance, dans chaque exercice depuis que la caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés qui se sont retirés, le nombre des décès survenus parmi eux, et la somme versée chaque années pour les allocations de retraite. La somme moyenne des allocations de retraite versées au mois de mars de chaque année est aussi indiquée.

Exercice.	Somme versée par les chemins de fer.	Somme versée par les employés.	Nombre des employés inscrits dans la caisse.	Nombre des employés retirés qui sont morts.	Somme versée pour allocations de retraite.	Moyenne de l'allocation mensuelle payée en mars.	Balance au crédit du fonds.
	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.
1907-8.	82,707 74	82,707 74	142	11	23,923 04	25 49	139,249 21
1908-9.......	75,306 41	75,306 41	88	17	64,067 63	25 63	225,898 31
1909-10......	69,949 70	69,949 70	168	17	103,628 20	26 30	255,585 08
1910-11......	71,296 42	71,296 42	51	23	121,014 34	26 56	273,480 01
1911-12.. ...	81,119 81	81,119 81	29	23	125,131 32	26 04	309,234 71

On remarquera par le relevé ci-dessus des recettes et des dépenses que la somme des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de.. $162,239 62

Et que la dépense a été de. 135 247 37

Excédent des contributions sur la dépense.. .. ..$ 26,992 25

L'excédent brut, y compris les intérêts, au crédit de la caisse le 31 mars 1912, était de.. .. ..$309,234 71

Le 11 mars 1912, M. Donald McDonald, surintendant de l'Intercolonial à Lévis, a été nommé membre du conseil, par le ministre, pour remplacer M. W. A. Dubé, démissionnaire.

La loi prévoit que deux membres du Conseil de la caisse de prévoyance seront élus chaque année, et il a en conséquence fallu, en janvier 1912, se préparer pour l'élection de ces deux membres devant servir durant l'exercice qui sera clos le 31 mars 1913.

Des avis demandant la mise en nomination des candidats ont en conséquence été affichés ainsi que le requiert la règle, et l'élection a eu lieu en février 1912.

Les deux membres élus ont été:—

Willard P. Hutchison, expéditeur des trains de l'Intercolonial, Truro, N.-E.

W. Milledge Thompson, conducteur de l'Intercolonial, Moncton, N.-B.

Le personnel du conseil est maintenant constitué comme suit:—

D. Pottinger, vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

T. C. Burpee, ingénieur de l'entretien de l'Intercolonial, Moncton, N.-B. D. McDonald, surintendant de l'Intercolonial, Lévis, Qué.	Nommés par le ministre.
Willard P. Hutchinson, expéditeur des trains de l'Intercolonial, Truro, N.-E. W. Milledge Thompson, conducteur de l'Intercol., Moncton, N.-B.	Elus par les employés.

D. POTTINGER,
Président.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

PARTIE IV

Rapport de l'Ingénieur en chef du Gouvernement de la division Ouest du chemin de fer National Transcontinental.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.

Bureau de l'ingénieur consultant général du gouvernement et ingénieur en chef de la division Ouest du chemin de fer National Transcontinental.

OTTAWA, 23 avril 1912.

L'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des travaux faits dans la division Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la clôture du dernier exercice le 31 mars 1912.

Vu que vous n'êtes probablement pas au courant de l'histoire de cette voie ferrée, je crois devoir vous donner les détails suivants:

La division ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne à Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, terminus de la côte du Pacifique, soit une distance de 1,747 milles.

La division Ouest, pour les fins de construction, est divisée en deux sections, savoir:—

La "section des prairies" commence à la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg et finit à la rive orientale du ruisseau du Loup, soit une distance de 915 milles.

L'autre, la "section des montagnes" commence à la rivière du ruisseau du Loup et s'étend jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique (le terminus ouest du chemin de fer), soit une distance de 830 milles.

La loi décrète la construction d'une voie ferrée ininterrompue depuis la ville de Moncton dans le Nouveau-Brunswick jusqu'aux eaux navigables de l'océan Pacifique.

La division de l'ouest devait être tracée, construite et outillée d'après un type qui ne devait pas être inférieur à la ligne-mère du chemin de fer Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, autant que cela est praticable dans le cas d'une ligne de chemin de fer nouvellement construite, mais on ne sera pas tenu d'y construire une double voie.

Pour venir en aide à la construction de la "section des prairies", le gouvernement a garanti des obligations au montant de 75 pour 100 du coût de la construction ne devant pas dépasser $13,000 par mille, et pour la "section des montagnes" 75 pour 100 du coût de la construction.

EN GÉNÉRAL.

Les pentes et courbes rendent la traction beaucoup plus facile et plus économique que celles qui se trouvent dans la section du chemin de fer Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, ce qui est une considération très importante. Cependant, en ce qui concerne les travaux d'art j'étais en désaccord avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Je prétendais que partout où les travaux d'art se trouvent à 10 ou 12 milles d'un chemin de fer en exploitation, ils doivent être d'une nature permanente, tandis que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique prétendait que c'était là une interprétation déraisonnable du type des travaux et soutenait que ces travaux d'art devaient être composés de charpentes en bois. Afin d'éviter un retard dans l'exécution des travaux, un décret de l'exécutif a été rendu ordonnant que la question fût résolue plus tard au moyen d'un arbitrage ou autrement à certaines conditions. Autant que je sache, nul règlement de ce genre n'a été

effectué. Ceci ne s'applique qu'à la "section des prairies", à l'est de Saskatoon, et vu que ces structures en bois ont été érigées et qu'elles pourront durer pendant plusieurs années à venir, je suggère qu'on ne les dérange pas pour le présent.

SECTION DES PRAIRIES—915 MILLES.

Bien que cette section du chemin ne soit pas encore achevée conformément au contrat, les travaux sont assez avancés pour que l'on puisse l'exploiter en toute sécurité, et des trains réguliers ont circulé avec succès durant toute l'année sur cette section. Cela a été d'un grand avantage pour le public voyageur et pour les colons de la région traversée par cette route.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique n'a fait aucun effort pour achever ces travaux au cours du dernier exercice financier, comme on pourra le remarquer dans le relevé suivant des travaux exécutés durant l'année.

2.45 milles de voie posée.
117,500 verges cubes de ballastage.
42,920 verges cubes de terrassements pour donner aux talus la largeur spécifiée aux devis.
10,263 perches de clôtures.
58 petites constructions aux stations intermédiaires.
67 latrines.
41 remises à outils.
11 enclos à bétail.
7 quais de chargement.
5 puits.
28 grues à malles.
1 appareil d'enclenchement au croisement de l'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Canadien-Nord.
1 atelier de menuiserie.
2 glacières.
1 hangar à houille.

La question du "type" en ce qui concerne les travaux d'art de cette section, comme je l'ai dit ci-dessus, n'a jamais été réglée, mais si l'on admet la prétention de la compagnie, savoir: que toutes les structuress devraient être en bois de charpente telles qu'érigées, sauf celles qui traversent des rivières, et si les conventions conclues avec la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, au sujet des 6 milles de chemin immédiatement à l'ouest des têtes de lignes à Winnipeg et des 7 milles de ligne-mère à travers la ville d'Edmonton sont acceptées par le gouvernement et si cette acceptation est ratifiée par le parlement, j'estime à $2,650,000, dont $1,500,000 pour intérêt, le coût de l'achèvement le 1er juillet 1912.

Pour la traction et l'entretien de la voie dans la "section des prairies", les installations suivantes ont été érigées:

142 stations ou lieux d'arrêt pour les trains.
114 gares intermédiaires pour voyageurs et marchandises.
5 gares divisionnaires pour voyageurs et marchandises.
3 hangars à marchandises.
132 élévateurs à grain.
35 aqueducs.
6 rotondes.
1 atelier de réparations pour wagons.
129 remises à outils.
18 magasins.

114 latrines.
98 quais de chargement.
44 enclos à bétail.
4 hangars à houille.
3 ateliers de mécanique.
55 maisons pour cantonniers.
84 maisons pour coucher.
3 ateliers de forge.

Il reste encore à établir 4 installations pour faire du charbon.

L'entretien des ponts et autres structures a été imputé sur le coût de la construction.

Le maximum de rampe pour la traction vers l'est est de $\frac{4}{10}$ d'un pour 100 et celui de la traction vers l'ouest est de $\frac{5}{10}$ d'un pour cent. Le rayon de courbure le plus accentué est de 6° et l'alignement est bon.

SECTION DES MONTAGNES—830 MILLES.

Les travaux de construction n'ont pas été poussés très activement durant l'année.

Du ruisseau du Loup en allant vers l'ouest, sur un parcours de 158 milles, jusqu'au premier passage de la rivière Fraser, à l'exception du terrassement aux endroits où l'on a construit provisoirement des viaducs en charpente et des ponts sur piliers, les travaux sont virtuellement achevés. Ils le sont suffisamment, dans tous les cas, pour avoir permis de poser la voie sur tout ce parcours. Sur les premiers 100 milles on a posé une première couche de ballast sous les traverses. L'extrémité de la voie se trouve au 158ème mille et il en sera probablement de même jusqu'aux mois de mai ou de juin prochain.

Il reste encore à ériger plusieurs superstructures de ponts en acier, dont les assises en béton sont en voie de construction. Les seules structures en acier qui aient été érigées jusqu'à présent sur les 158 milles sont les ponts du ruisseau du Loup et des rivières McLeod et Athabaska.

Les bâtiments suivants ont été construits:—

2 stations divisionnaires.
15 stations intermédiaires.
4 stations d'eau.
2 installations pour faire du charbon.
3 maisons pour coucher.
15 latrines.
2 rotondes.
1 atelier de mécanique.
1 maison de cantonnier.
1 atelier de wagons.
18 remises à outils.
1 hangar à marchandises.

Du 158ème au 180ème mille—à la cache de la Tête Jaune—les travaux de terrassement sont très lourds. On travaille très activement afin de pouvoir achever le terrassement et les ponts suffisamment pour poser la voie avant le mois de juin; environ 1,600 hommes sont employés à cette section des travaux.

A l'ouest de cet endroit, du 180ème au 620ème mille, on est tout simplement à commencer les travaux de terrassement; mais on a fait beaucoup de travail en fait de défrichement de l'emplacement de la voie. Du 620ème mille au 645ème mille on a fait environ 30 pour 100 du terrassement. Du 645ème mille au 668ème mille (passage de la rivière Skeena), le terrassement est virtuellement achevé, sauf le tunnel

de 2,000 pieds dont la cuvette est faite, mais où il reste encore à faire environ 1,200 pieds de revêtement intérieur.

Les pilotis pour les viaducs en bois de charpente sont très avancés et l'on a complété les assises en béton pour les chevalets en acier.

A partir du 668ème mille (passage de la rivière Skeena) jusqu'au 732ème mille, on a achevé le terrassement, les tunnels et les ponts en bois; on a posé la voie et la circulation est ouverte pour le public. La construction de la superstructure du pont sur la rivière Skeena a été une entreprise beaucoup plus considérable qu'on ne l'avait cru d'abord. Les deux culées en béton et trois des cinq piliers sont terminés. Pour construire les deux piliers dans la rivière, il a fallu adopter le procédé pneumatique et ce travail est très avancé. L'épaisseur de la glace a beaucoup retardé les travaux, mais on espère que ces deux piliers seront achevés vers le commencement d'avril alors que l'on commencera sans retard à ériger la superstructure en acier.

A partir du 732ème mille, en allant vers l'ouest jusqu'à Prince-Rupert—le 830ème mille—le terrassement et les tunnels sont achevés, la voie est posée, une première couche de ballast a été posée sous les traverses et des trains circulent pour le service du public.

Les superstructures des ponts en acier, à l'exception de celle du pont sur les rapides de Zanardi, ne sont pas encore érigées, mais les assises en béton seront bientôt prêtes à les recevoir.

Les bâtiments suivants ont été érigés:—

1 maison à coucher.
1 quartier général.
11 stations.
1 salle à manger.
11 maisons de cantonniers.
1 bureau.
1 remise à locomotives (deux stalles).
1 logement.
2 entrepôts.
14 remises à outils.
1 atelier.
1 magasin du service mécanique.
11 latrines.

On a posé des voies de garage à toutes les stations et l'on a établi beaucoup de voies de garage dans le parc de tête de ligne à Prince-Rupert.

On a construit une ligne télégraphique à double fil depuis le 731ème mille jusqu'au 830ème mille et il y a sur les lieux une grande quantité de matériaux télégraphiques pour prolonger la ligne vers le ruisseau du Loup.

Il n'y a pas moins de 13 tunnels entre le 619ème mille et le 830ème mille (Prince-Rupert), leur longueur totale étant de 8,886 pieds. Bon nombre de ces tunnels passent à travers des terrains peu sûrs que l'on a provisoirement retenus en place au moyen de revêtements en bois de charpente, mais avant que le chemin puisse être accepté comme étant terminé il faudra que l'intérieur des tunnels soit doublé en béton ou en maçonnerie.

EN GÉNÉRAL.

Je crois que les travaux exécutés jusqu'à présent sont solides et bien faits. Les travaux d'art sur les rivières se composent d'assises en béton et de superstructures en acier. Les ponceaux et les ponts à piliers et les viaducs sur les petits cours d'eau

sont en bois de charpente. Les dix paraneige déjà construits ont une longueur totale de 2,850 pieds. Le paraneige-tunnel à travers le roc vif a 1,400 pieds de longueur.

L'état précaire du marché en ce qui concerne la main-d'œuvre a beaucoup retardé les travaux. Cependant, les hommes paraissent plus nombreux maintenant, mais ils sont impatients, et ne se mettent pas au travail pour une longue période de temps.

DÉPENSES.

Les dépenses sur la "section des prairies" jusqu'au 31 mars 1912 ont été de.	$34,507,334 29
Les dépenses sur la "section des montagnes" jusqu'au 31 mars 1912 ont été de.	33,689,315 76
Total.	$68,196,650 05

La dépense sur la "section des prairies" paraît moindre qu'elle ne l'a été. La raison en est que certaine partie du matériel roulant, dont la valeur a été inclue dans les dépenses de l'année précédente, a été transférée de la "section des prairies" à la "section des montagnes".

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, division ouest, chemin de fer N.T.

PARTIE V

RECONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES INGÉNIEURS

BUREAU DES INGÉNIEURS, PONT DE QUÉBEC,

MONTRÉAL, 20 avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux de reconstruction du pont de Québec durant l'exercice financier clos le 31 mars 1912.

Maçonnerie.—Des progrès assez considérables ont été faits l'année dernière en ce qui concerne les travaux de maçonnerie. Les caissons du pilier nord ont été immergés et placés dans leur position définitive à une hauteur de 20.0, soit environ 50 pieds au-dessous du niveau du fleuve et 81 pieds au-dessous de la limite extrême des grandes eaux. Deux rangs de maçonnerie en granit ont été posés sur les assises en béton avant la suspension des travaux pour l'hiver. Ce pilier sera achevé au cours de l'été prochain.

Le caisson pour le pilier principal du sud a été mis en position l'été dernier et l'on se prépare à l'immerger à la saison prochaine. Une partie de l'outillage employé à l'immersion du pilier principal du nord a été transportée au côté sud et on y a ajouté d'autre matériel pour les opérations de ce côté-ci du fleuve. Toute l'ancienne maçonnerie a été démolie; les parements en granit seront utilisés dans les nouveaux piliers. En même temps que les travaux sur les piliers principaux seront en voie d'exécution, on commencera les travaux sur les piles de la rive; tous les travaux restant à faire seront ainsi exécutés simultanément durant toute la saison.

Enlèvement des débris.— Tous les travaux donnés à l'entreprise ont été achevés au cours de l'été dernier et tout l'acier a été enlevé de l'emplacement du pont.

Enlèvement du vieil acier non utilisé.—Au cours de l'hiver dernier un contrat a été signé par M. R. W. Mayer, de Saint-Jean, pour l'enlèvement de tout l'acier non utilisé qui devait servir à la construction de l'ancien pont. Cet acier est maintenant entreposé à Bélair, sur la rive nord, à Chaudière-Junction, sur la rive sud et aussi sur l'emplacement du pont actuel. On a l'intention de commencer de bonne heure durant cette saison à transporter cet acier.

Superstructure.—L'année dernière, l'entreprise de la superstructure a été adjugée à la St. Lawrence Bridge Company, de Montréal. Depuis lors, cette compagnie a tenu à l'œuvre un nombreux personnel occupé à faire les calculs nécessaires et à préparer les détails de construction et d'érection. Ce travail est avancé à tel point que l'on espère commencer activement, dès cette année, la fabrication des pièces du pont. Environ 1,000 tonnes de matériaux requis pour l'ancrage sont maintenant en voie de fabrication et seront érigées sur place d'ici à quelques mois.

Les nouvelles usines dont la St. Lawrence Bridge Company avait besoin pour manœuvrer et fabriquer les grosses pièces du pont sont maintenant en voie de construction à Rockfield, près des usines de la Dominion Bridge Company, et l'on espère que l'outillage sera prêt à fonctionner avant la fin de l'année.

Epreuves.—Durant l'année, la St. Lawrence Bridge Company a fait un nombre considérable d'épreuves sous la surveillance du conseil des ingénieurs. Ce travail comprend les épreuves relatives à divers détails de construction ainsi qu'un certain nombre d'épreuves de types de membres de tension et de compression qui entreront dans la structure du pont. Le résultat de ces épreuves fournira au conseil beaucoup de renseignements utiles.

Le tout respectueusement soumis.

C. N. MONSARRAT,
Président et ingénieur en chef.

A l'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

PARTIE VI

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU DÉPARTEMENT

ET

Rapports des Ingénieurs surintendants et des Surintendants des Canaux et de l'Ingénieur en chef du chemin de fer de la Baie d'Hudson,

POUR L'ANNÉE 1911-12

E. Marceau, ingénieur-surintendant, canaux de Québec.

W. A. Stewart, surintendant, canaux du Saint-Laurent (Ontario).

C. D. Sargent, ingénieur local, canaux du Saint-Laurent (Ontario).

J. L. Weller, ingénieur-surintendant, canal Welland.

J. W. LeB. Ross, ingénieur-surintendant, canal du Sault-Sainte-Marie.

F. B. Fripp, ingénieur-dirigeant, canal du Sault-Sainte-Marie.

A. T. Phillips, ingéneur-surintendant, canal Rideau.

A. J. Grant, ingénieur-surintendant, canal de la Trent.

J. H. McClellan, surintendant, canal de la Trent.

C. D. Sargent, ingénieur-dirigeant, canal Saint-Pierre.

J. Armstrong, ingénieur-en-chef, chemin de fer de la Baie d'Hudson.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,

OTTAWA, ONT., 12 septembre 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

Ci-annexés se trouvent les rapports annuels des ingénieurs-surintendants des divers canaux, de l'ingénieur local des canaux du Saint-Laurent (Ontario), de l'ingénieur dirigeant du canal du Sault-Sainte-Marie, des surintendants des canaux du Saint-Laurent (Ontario) et du canal de la Trent, et de l'ingénieur en chef du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard indiquant les dépenses relatives à ces chemins de fer imputables sur le compte du capital a été adressé au vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat et forme une des annexes du présent rapport. Le fait que les ingénieurs qui dirigent les travaux imputables sur le compte du capital font leurs rapports à ce conseil et reçoivent leurs instructions de lui rend impossible tout contrôle effectif de la part de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, et diminue la valeur des avis qu'il est appelé à donner au chef du département.

CANAUX.

La route par eau ininterrompue entre Montréal, à la tête de la navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la rive ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canaux, avec 48 écluses, et 1,155 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,229 milles, le minimum de profondeur d'eau étant de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles; de Montréal à Chicago la distance est de 1,286 milles. L'on trouvera une description de cette route dans la partie VII, avec une énumération des travaux qui ont été faits. A Port-Arthur et à Fort-William (qui sont distants d'environ 6 milles l'un de l'autre), le chemin de fer Pacifique-Canadien donne des moyens de communication avec les centres de commerce de l'ouest et de l'est, et le chemin de fer Canadian-Northern avec ceux de l'ouest et avec ceux du sud à Fort-William. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a construit une ligne qui part de Fort-William et qui communique avec le chemin de fer Transcontinental, et par ce chemin de fer avec Winnipeg.

Sur cette route, les abords des canaux et les chenaux à travers les biefs des rivières intermédiaires sont parfaitement définis et sont éclairés au moyen de bouées à gaz sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, qui permettent de naviguer en toute sûreté tant la nuit que le jour, du moment que l'on a un pilote compétent. Les canaux du Sault-Sainte-Marie, Welland, Cornwall, Soulanges et Lachine sont bien éclairés à l'électricité, et leurs portes d'écluses sont également manœuvrés à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

Parmi les canaux de moindre importance, ceux de Murray, de la Trent, Rideau et de la rivière Ottawa peuvent être considérés géographiquement comme des branches du réseau principal. En réalité, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct d'une nature plus locale. Isolée des canaux susmentionnés, la navigation sur la rivière Richelieu et le lac Champlain s'effectue au moyen de l'écluse Saint-Ours et du canal Chambly, tandis que dans l'extrême est le canal Saint-Pierre met les lacs Bras-d'Or, au Cap-Breton, en communication avec l'océan Atlantique.

Des renseignements détaillés concernant les divers canaux sont donnés dans une des annexes du présent rapport.

Les travaux exécutés au cours de l'année dernière ont consisté presque entièrement en améliorations et réparations aux ouvrages existant déjà, sauf dans le cas du canal de la Trent, que l'on est actuellement à prolonger afin de lui donner un débouché sur le lac Ontario.

Sur le canal Lachine (pour ne mentionner que les travaux les plus importants), l'on a continué à reconstruire en béton les murs déclives et verticaux dans le bief en amont de l'écluse de la Côte-Saint-Paul, près de Rockfield, des améliorations ont été faites à la jetée de l'entrée d'amont à Lachine, le canal a été élargi et un quai a été construit à la Côte-Saint-Paul et à Saint-Henri, (achevé en juillet 1911) ; on a achevé la construction d'un pont roulant à la Côte-Saint-Paul au-dessus de l'entrée de l'étang de la Saint-Paul Hydraulic and Land Company du côté sud du canal; on a fait les excavations nécessaires pour les fondations d'un pont à bascule qui devra être érigé au-dessus du canal au pied de la rue Simplex, à Saint-Pierre-aux-Liens; on a pavé certaine rue ainsi que le quai et l'espace pour les hangars, et construit quelques murs en béton dans le bief de Saint-Gabriel.

CANAL DE SOULANGES.

Sur le canal de Soulanges on a continué le travail consistant à enlever les saillies des berges et à revêtir celles-ci d'une couche de béton. On a aussi adjugé l'entreprise de la construction d'un prolongement du pilier de dérivation dans le lac Saint-François, ce qui facilitera l'entrée du canal pour les navires durant les tempêtes. L'élargissement du chenal, nécessité par ces travaux, sera fait par notre flottille de dragueurs, et a été en partie achevé durant la dernière saison, mais les travaux donnés à l'entreprise ne sont guère avancés.

La construction du revêtement en cailloux destiné à protéger les rives en argile du lac Saint-François a été continuée durant l'année, et l'on a achevé de macadamiser la chaussée de Hungry-Bay.

CANAL DE CORNWALL.

Sur le canal Cornwall, les travaux d'améliorations à l'entrée d'amont de l'écluse n° 17 ont été achevés. Ils consistaient principalement en la construction d'un mur en béton sur caissons, et en l'élargissement, au moyen de dragage, du fond du canal. Il en est résulté une grande amélioration en ce qui concerne l'accès de cette écluse pour les navires qui descendent.

On a amélioré l'entrée d'amont à l'écluse n° 19, en prolongeant le mur d'approche du nord.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

On est à construire une longue jetée d'entrée en aval de l'écluse de la Pointe-Farran, ce qui permettra aux navires qui remontent de passer en toute sécurité le dangereux remous à cet endroit.

A Morrisburg, (canal du Rapide-Plat), on est en train d'améliorer l'entrée d'aval de l'écluse 24 en redressant le chenal.

On est à construire un mur d'approche en amont de l'écluse 28 (canal les Galops) ce qui améliorera de beaucoup l'entrée de cette écluse.

On a fait un peu de dragage dans le canal du Rapide-Plat afin de rétablir le niveau du canal en enlevant les buttes du fond.

CANAL MURRAY.

Sur le canal Murray, on a continué le dragage de certaines étendues surélevées.

CANAL WELLAND.

Durant l'année, on a achevé les améliorations suivantes: élargissement du canal près de Welland et construction d'un bassin de détour à Thorold. MM. Hogan et

Macdonell n'ont pas tout à fait achevé leur entreprise, adjugée en 1900, pour l'amélioration de l'entrée de Port-Colborne.

L'élargissement du chenal à eau profonde le long de la jetée ouest à Port-Colborne et le prolongement du bassin d'amarrage à l'ouest de l'élévateur du gouvernement ont été commencés.

ÉLÉVATEUR DE PORT-COLBORNE.

Il est passé dans l'élévateur de l'Etat 7,000,000 de boisseaux de grain, soit une augmentation de 4,000,000 de boisseaux comparativement à la saison précédente, et ses recettes nettes ont été de $20,000. Lorsqu'on a construit l'élévateur actuel, on a posé les fondations d'un élévateur de la capacité de deux millions de boisseaux, et le mouvement actuel des affaires justifie les prévisions d'alors en ce qui concerne la capacité d'entreposage requise.

CANAL WELLAND POUR LES NAVIRES.

On a complété les levés de plans et les forages qui étaient en marche depuis quelques années.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

On a complété la reconstruction de la jetée nord, à l'entrée supérieure. Les travaux commencés en 1909, comprenaient la démolition de l'ancienne jetée, de 500 pieds de longueur, et la construction d'une jetée en béton d'égale longueur.

On a commencé le prolongement de la jetée nord, de 300 pieds, vers l'ouest jusqu'à la jetée de l'entrée nord. 42 pour 100 des travaux ont été faits.

On a reconstruit environ 400 pieds du sommet en bois de la jetée nord d'aval, et durant la prochaine saison on entreprendra les 700 pieds qui restent à reconstruire. Ce travail est fait à même le crédit des "réparations".

Les statistiques du transport sur les canaux, tant canadiens qu'américains, accusent une diminution comparativement à l'année dernière. Le fret transporté par le canal canadien s'est élevé à 30,953,455 tonnes, soit une diminution de 15 pour 100. Les passagers étaient au nombre de 38,566, soit une augmentation de 14.75, et le tonnage enregistré donne un total de 19,331,966 tonneaux, soit une diminution de 17 pour 100.

CANAL RIDEAU.

Une fois de plus, sur ce canal, la navigation complète n'a pas été maintenue durant toute la saison. Cela est dû au fait que la crue des eaux du printemps a été tellement faible que le lac Rideau (principale source d'alimentation du canal entre Smith's-Falls et Ottawa) ne s'est pas rempli jusqu'à sept ou huit pouces de son niveau normal des crues du printemps; et les réservoirs aux lacs Bobs et Wolfe ne se sont pas remplis à leur hauteur normale. Les bateaux ayant le plus fort tirant d'eau n'ont pu navigueur qu'entre Ottawa et Smith's-Falls à l'extrémité est, et entre Kingston et Oliver's-Ferry, à l'extrémité ouest, vers la fin de septembre.

L'ingénieur surintendant a inspecté les lacs tributaires du lac Rideau en vue de conserver leurs eaux au moyen de barrages à leurs débouchés, de façon à pouvoir alimenter le lac Rideau lorsque l'eau est basse, mais il en est arrivé à la conclusion que la quantité d'eau qui pourrait être emmagasinée par ce moyen n'élèverait pas le niveau du lac Rideau de plus de deux pouces, résultat qui ne serait pas du tout proportionné au coût d'un pareil projet.

Conformément à une convention, la ville d'Ottawa est à construire un pont à haut niveau, en béton, au-dessus du canal, sur la rue Bank, Ottawa, ce qui permettra de se dispenser du pont tournant qui se trouvait naguère à cet endroit

CANAL DE LA TRENT.

Sur le canal de la Trent, où se font actuellement de nouvelles constructions, l'étendue en exploitation est la même que l'année précédente, savoir, 160 milles—à

partir du lac Simcoe jusqu'aux chutes de Healey, qui se trouvent à 16 milles en aval du village de Hastings. L'eau a été maintenue à une hauteur uniforme toute l'année durant.

Des réparations et des améliorations considérables ont été effectuées sur ce tronçon du canal.

On a fait du dragage entre Lakefield et la Pointe-Young, et dans la rivière Scugog; aussi dans le lac de l'Esturgeon et à l'écluse hydraulique de Kirkfield. Des quais ont été construits et l'on est à construire un bassin en béton à Peterborough.

On a installé à l'écluse hydraulique de Peterborough un système d'éclairage électrique qui permet d'y faire passer les bateaux la nuit. 83 pour 100 des bateaux de construction du barrage à Burleigh-Falls sont achevés et le tout devrait être fini au cours de l'été prochain.

Le nouveau canal à travers l'étroite péninsule entre Cameron et Balsam est ouvert depuis 1910. Il reste encore un peu de dragage par l'entrepreneur à faire dans la rivière au Goêland; les travaux seront probablement achevés vers la mi-été.

On a fait beaucoup de travail pour conserver l'eau au moyen de barrages sur les divers cours d'eau tributaires achetés du gouvernement d'Ontario. Des barrages en béton ont été construits au lac des Douze-Milles et au lac Blanc; de nouveaux barrages en bois ont été construits au lac de la Truite et à la rivière Squaw.

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Les travaux exécutés dans la division des lacs Ontario et au Riz font le sujet d'un rapport élaboré et intéressant de l'ingénieur-surintendant, que l'on trouvera ci-joint.

Cette division, qui part de Trenton sur le lac Ontario et va jusqu'au lac au Riz, a 56½ milles de longueur, et est divisée, pour les fins de construction, en sept sections, pour chacune desquelles les travaux ont été adjugés. Elle suit la rivière Trent et comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de chenal subaquatique et 34 milles de rivière profonde. L'ascension totale entre le niveau à eau basse sur le lac Ontario et le niveau normal de la navigation sur le lac au Riz est de 369 pieds; cette différence de niveau sera rachetée par 18 écluses. Les niveaux de la rivière et du canal seront contrôlés par 14 barrages, et il faudra 17 ponts, qui seront tous, à l'exception d'un seul, des ponts tournants ou à bascule. Jusqu'ici, 10 écluses, 7 barrages et 11 ponts ont été construits. Les écluses sont en béton, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. Elles ont 175 pieds de longueur entre les chardonnets et 33 pieds de longueur, et pourront recevoir des chalans de 1,000 tonneaux, d'environ 150 pieds de longueur et 30 pieds de bau, tirant 8 pieds d'eau. Il faudra enlever à peu près 1,500,000 verges cubes de terre et 1,250,000 verges cubes de roc et de roches détachées et construire environ 400,000 verges cubes de bétonnage. La dépense que ces travaux nécessiteront est estimée à $6,750,000; le prix total des 7 entreprises pour les 7 sections se chiffre par $5,100,000, somme sur laquelle il a été dépensé pour travaux faits et matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912, $2,869,753.30, soit à peu près 57 pour 100 du prix global des 7 entreprises. L'on trouvera dans le rapport ci-dessus mentionné de l'ingénieur-surintendant un aperçu des travaux qui ont été exécutés jusqu'à présent.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Le gouvernement a décidé de cesser les travaux dans cette division et il a accepté la résiliation du contrat de la York Construction Company, le 31 décembre 1911. Une convention spéciale a été conclue avec la York Construction Company pour l'exécution de certains travaux absolument nécessaires avant l'abandon de l'entreprise, et ces travaux seront terminés l'été prochain.

DIVISION DU LAC SIMCOE ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

On est à faire un levé complet de la rivière Severn afin de préparer les plans et devis pour canaliser la rivière aux mêmes dimensions que la division des lacs Ontario et au Riz.

LEVÉS HYDROGRAPHIQUES.

On continue d'une façon intermittente à faire des levés afin de préparer une série complète et exacte de cartes indiquant la chaîne des lacs qui forment partie de la route navigable de la Trent. Jusqu'à présent, on n'a rapporté que très peu des travaux de campagne.

CANAL SAINT-PIERRE.

On a adjugé l'entreprise de la construction d'une nouvelle écluse de 300 pieds de longueur et de 48 pieds de largeur, et d'une nouvelle entrée à l'extrémité du canal la plus rapprochée de l'Atlantique. A la fin de l'exercice financier on n'avait fait que l'organisation préliminaire. L'entrée existante sera utilisée durant la construction et cela ne nuira pas à la navigaton. Le rapport de M. Sargent contient un intéressant résumé de l'histoire et de l'utilité de ce canal.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

La construction de cette voie ferrée a été de nouveau avancée par l'adjudication d'une entreprise à M. J. D. McArthur, en août 1911, pour la première section de 185 milles, à partir du Pas jusqu'au Portage-du-Hallier. L'entrepreneur a commencé les travaux d'essartement et de terrassement, surtout sur les premiers 70 milles.

On est à préparer les plans et profils afin de demander des soumissions pour la construction d'une deuxième section d'environ 65 milles, depuis le Portage-du-Hallier jusqu'à la jonction du Lac-Fendu.

On a achevé l'entreprise de la substruction du pont sur la rivière Saskatchewan. La fabrication de la superstructure a procédé très lentement et il n'est guère probable que l'érection puisse être achevée avant l'automne de 1912. Le pont comprendra quatre travées fixes de 147 pieds de longueur, et une travée tournante de 262 pieds de longueur avec voies carossables en saillie de chaque côté.

Le rapport de l'ingénieur en chef traite à fond la question des tracés provisoires de lignes allant à Port-Nelson et au Fort-Churchill. D'après les tracés tels qu'actuellement établis, la distance réelle du Pas à Port-Nelson est de 418 milles, et au Fort-Churchill, en passant du côté est du lac Fendu, de 498 milles. L'ingénieur en chef Armstrong déclare que l'on peut avoir à Port-Nelson l'espace nécessaire aux têtes de ligne de tous les chemins de fer du Canada, tandis qu'au Fort-Churchill l'espace pour les têtes de ligne à proximité des emplacements de quaiage n'est pas satisfaisant. Il présente des chiffres intéressants démontrant que le coût de l'exploitation sera moindre si l'on adopte la route de Nelson.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

On a fait des études de ligne en vue de la construction d'un embranchement de voie ferrée à partir de Dartmouth, dans le comté de Halifax, en passant par le port de Musquodoboit et la vallée de la Musquodoboit jusqu'à Deans, dans le même comté, soit une distance de 73 milles, et l'entreprise de la construction a été adjugée à MM. M. P. et J. T. Davis. Très peu d'ouvrage avait été fait à la fin de l'exercice financier.

TERMINUS DE GUYSBOROUGH À COUNTRY-HARBOUR.

On a fait des études de ligne pour la construction d'une voie ferrée de Guysborough à Sunny-Brae, à travers Country-Harbour-Cross-Roads jusqu'à l'eau profonde de Country-Harbour. On n'a pas procédé à la construction de cette ligne.

BAC TRAVERSIER POUR WAGONS SUT LE DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

En février 1912, le professeur A. K. Kirkpatrick, I.C., de l'université Queen, a été requis d'entreprendre une étude du détroit de Northumberland et des moyens d'accès à ce détroit, de chaque côté, en vue d'établir la route la plus avantageuse pour un bac traversier devant servir à transporter les wagons entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

En sus de la surveillance des travaux de construction et d'exploitation, de nombreuses enquêtes d'une nature technique ont occupé l'attention du personnel de cette division. Ces études s'appliquent aux réclamations pour dommages, à la soumission des plans affectant la propriété ou les intérêts de ce ministère, aux demandes de baux et aux études de lignes de chemins de fer pour les fins de subsides et de garanties d'obligations, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

M. A. W. Campbell,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAUX DE QUEBEC.

Bureau de l'ingénieur-surintendant,
Montréal, 23 mai 1912.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des canaux qui sont sous ma direction, pour l'exercice expiré le 31 mars 1912

Cette division comprend les canaux de Lachine et de Soulanges sur le fleuve Saint-Laurent, les canaux de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville sur la rivière Ottawa, et les canaux de Saint-Ours et de Chambly sur la rivière Richelieu

Durant toute la saison la navigation n'a pas été interrompue un seul instant sur les canaux de ma division. Le mouvement a augmenté considérablement sur les canaux de Lachine et de Soulanges, et il a d'ailleurs été très actif sur les canaux de la rivière Richelieu.

MATÉRIEL DES CANAUX

La charge de contrôleur du matériel des canaux dans cette division, rendue vacante par le décès de feu P. B. Benoit, survenu le 10 novembre 1910, a été remplie le 13 janvier dernier par la nomination de M. P. A. Jodoin, lequel avait occupé la charge de surintendant du canal Chambly depuis 1905. M. J. E. Robitaille a été nommé pour remplacer M. Jodoin.

CANAL LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds. Ce canal est pourvu d'une double série de 5 écluses: les anciennes, de 200 x 45 avec 9 pieds d'eau sur les seuils, et les nouvelles, de 270 x 45 pieds avec 14 pieds d'eau sur les seuils.

Vu le grand nombre de manufactures situées sur la partie inférieure de ce canal, il a été jugé nécessaire, il y a quelques années, de reconstruire les anciennes écluses n°s 1 et 2 en leur donnant les mêmes dimensions qu'à celles qui sont désignées sous le nom de nouvelles écluses, savoir: 270 x 45 x 14. Les navires les plus gros peuvent

en conséquence se servir facilement des canaux pour transporter leur fret dans les biefs entre le port et l'écluse n° 3. Les petites écluses sont principalement utilisées par les bateaux qui vont au marché.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Voici les principaux ouvrages effectués sous cette rubrique durant l'année:

Les sept ponts tournants et les neuf ponts fixes du canal ont été nettoyés par un procédé mécanique et peinturés. Ce travail a été fait d'une façon très satisfaisante par la Canadian Sand Blast Company.

On a placé à divers endroits, le long de la ligne, quatre-vingt-quinze poteaux d'amarrage en fonte pour remplacer des poteaux en bois.

En trois occasions différentes, au cours du printemps et de l'été, on a nettoyé la petite rivière Saint-Pierre vis-à-vis l'aqueduc de la ville.

Le sommet de la jetée en bois en aval de la vieille écluse n° 4, Côte Saint-Paul, a été démoli jusqu'au niveau de l'eau et reconstruit en béton, la longueur totale du mur construit étant de 400 pieds.

Des trottoirs en béton ont été construits comme suit:—

A l'extrémité sud du pont Brewster, 75 pieds de long sur 5 pieds de large.

A l'est de la salle de force motrice de la Côte-Saint-Paul, 100 pieds de longueur sur 5 pieds de largeur.

A l'extrémité sud du pont tournant de Lachine, 150 pieds de longueur sur 5 pieds de largeur.

On a érigé aux endroits suivants des clôtures permanentes en fer avec poteaux posés dans le béton: aux usines de la rue du Moulin, le long de la rue Riverside; à l'extrémité sud du pont Wellington; autour du coursier de prise d'eau du réservoir régulateur n° 3 (Saint-Gabriel); autour du coursier d'aval du déversoir régulateur n° 4 (Côte-Saint-Paul) et autour de l'ancien et du nouveau coursiers d'alimentation à Lachine.

Les accidents suivants se sont produits durant l'année:—Le 26 juillet 1911, le vapeur à hélice "Simla", appartenant à la compagnie Calvin, a heurté le pont tournant de la Côte Saint-Paul, le jetant hors de son pivot et causant des dommages sérieux à la substruction. Le coût des réparations a été payé par les propriétaires. La navigation n'a pas été interrompue.

Le 15 juillet 1911, le vapeur "Glengarry" a coulé bas dans le bassin Wellington. Il a fallu baisser l'eau dans le bief le dimanche suivant pour renflouer le navire.

On a placé à divers endroits le long du canal quarante ceintures de sauvetage, avec cordes et gaffes, et l'on a construit soixante-quinze escaliers additionnels dans les murs du canal.

CAPITAL.

Murs verticaux en béton.—Ces travaux ont été continués par les entrepreneurs MM. Haney, Quinlan et Robertson, et comprenaient, en grande partie, le posage du béton sous l'eau sur les berges nord et sud du canal, près de Rockfield, et des deux côtés de la jetée sud à l'entrée d'amont. La majeure partie de ce dernier ouvrage a été achevée (environ 2,500 pieds), ainsi que 500 pieds de la couverture du sommet, de même que le revêtement en acier pour protéger le brise-glace.

Cet ouvrage sera complètement achevé durant la saison de 1912.

Elargissement du canal et construction de quais à Saint-Henri et à la Côte Saint-Paul.—Cet ouvrage a été achevé par la Canadian General Development Company, en juillet dernier. L'estimation finale vous sera expédiée dans quelques jours

On a aussi achevé et éprouvé le pont roulant Scherzer sur l'entrée de l'étang appartenant à la St. Paul Hydraulic and Land Company, à la Côte Saint-Paul. Il fonctionne d'une façon satisfaisante.

Pont à Rockfield.—Ce pont doit être construit au pied de la rue Simplex, à Saint-Pierre-aux-Liens. L'entreprise de la substruction a été adjugée à MM. Haney, Quin-

lan & Robertson l'automne dernier. A la fin de la dernière saison, on n'avait fait que les travaux d'excavation. Les travaux en béton seront achevés cette année.

On a adopté ici le système Strauss de pont à bascule et l'entreprise a été adjugée à la Dominion Bridge Company.

REVENU.

Murs en béton, bief de Saint-Gabriel, pavage, etc.—Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par MM. Haney, Quinlan & Robertson et achevés de façon satisfaisante au cours de l'année dernière.

Le pavage des rues Oak et Riverside, de l'espace entre les hangars de Saint-Gabriel n[os] 1 et 2 et du hangar du côté nord du bassin n° 1, au pied de la rue McGill constitue une amélioration qui facilite considérablement le mouvement actif de la navigation en ces endroits.

DRAGAGE.

La flottille de dragueurs est sortie de son hivernage le 1er mai 1911 et, à partir de cette date jusqu'au 1er juin, elle a été occupée à faire du nettoyage, d'abord dans le canal Lachine, puis en avant du quai au pied du canal de Beauharnois.

Le 1er juin on a commencé à faire le dragage nécessaire aux travaux de protection à la tête de l'entrée d'amont du canal de Soulanges et l'on a continué jusqu'au 19 juillet suivant, alors que le dragueur a été envoyé au bief, dans le canal Soulanges, situé entre les écluses n[os] 3 et 4, où l'on a fait beaucoup de travail à parer la berge sud pour recevoir le revêtement en béton. Le 8 août, on a repris les travaux à la tête du canal Soulanges et le 10 octobre, la flottille est partie pour le canal Lachine. Du 12 de ce mois jusqu'au 24 novembre, alors qu'elle est allée en hivernage, elle a été occupée au nettoyage à divers endroits dans le canal.

RÉPARATIONS AUX NAVIRES.

La flottille de dagage comprend le remorqueur "Frank Perew", une drague à vapeur, une grue à vapeur, deux chalans à bascule, treize chalans et un magasin flottant. L'an dernier, la plupart de ces navires ont dû subir des réparations assez considérables. Les coques du dragueur et des grues, qui sont passablement vieilles, ont été complètement réparées, et l'on a enlevé ou modifié plusieurs parties de leurs machines. A l'ouverture de la saison, toute la flotille était en bon état de réparations.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; 5 écluses 270 x 45 pieds; 15 pieds d'eau sur les seuils.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Ecluses.—Les radiers en pierre des écluses n[os] 2 et 3 ont été enlevés des chambres durant l'hiver. Les rails et les rouleaux qui étaient passablement usés ont été renouvelés. Les radiers des autres écluses devront aussi être réparés l'an prochain.

Toutes les maisons d'éclusiers et de gardiens de ponts ont été peinturées l'été dernier.

Poteaux d'amarrage en fonte.—On a arraché un certain nombre des poteaux d'amarrage le long du grand bief entre les écluses n[os] 4 et 5. Les amarres des navires les avaient quelque peu ébranlés. On a réparé et renforcé les blocs de béton dans lesquels ils sont assujettis.

Clôtures.—On a continué l'an dernier le renouvellement des clôtures qui avait été commencé en 1910-11. On a ainsi renouvelé une section de 3 milles de longueur, du côté sud, et l'on a réparé une longueur considérable de la clôture du côté nord.

Ateliers.—Outre les travaux ordinaires faits ici pour le canal de Soulanges, l'atelier de mécanique a été occupé en mars dernier à faire des machines pour le fonctionnement à l'électricité des portes d'écluse et des radiers de Saint-Ours.

Bassin régulateur n° 2.—Depuis environ deux ans une dangereuse fuite d'eau sur la berge nord de ce bassin avait causé beaucoup de tracas. Au cours de l'été dernier, on a construit un barrage provisoire à l'entrée et l'eau a été retirée. Puis on a creusé une tranchée de 10 pieds de profondeur et de 75 pieds de longueur au pied du talus jusqu'à la roche de fond, et l'on a construit un mur en béton de façon à obstruer la fuite d'eau. On a remis l'eau dans le bassin à la fin de mars dernier, et à l'heure où j'écris on n'a plus remarqué de fuite d'eau.

CAPITAL.

Travaux de protection à l'entrée d'amont.—Le 26 octobre 1911, un contrat a été signé par MM. Haney, Quinlan & Robertson pour la construction d'un prolongement de 1,200 pieds de longueur, dans le lac Saint-François, du pilier de dérivation, et d'un brise-lames de 600 pieds de longueur à quelque distance en amont de ce prolongement.

L'élargissement du chenal nécessité par ces travaux doit être fait par notre flottille de dragueurs. Du 1er juin à la mi-octobre dernier, le dragueur n° 2 a été occupé ici, sauf quelques interruptions occasionnelles, le dragueur ayant, à plusieurs reprises, été appelé ailleurs pour des travaux d'urgence. Le déblai enlevé du chenal durant la saison s'est élevé à 8,000 verges cubes.

A la fin de la saison, les entrepreneurs n'avaient pas encore commencé les opérations sur la jetée et le brise-lames.

Etanchement des voies d'eau et recoupage des berges.—Ce travail qui consiste à enlever les saillies des berges et à les recouvrir d'un revêtement en béton a été continué durant tout l'été par MM. Haney, Quinlan & Robertson, en vertu de leur contrat daté du 12 décembre 1908. Une section de 5,525 pieds de longueur a été faite entre la mi-mai et le mois d'octobre dernier. La quantité totale de béton posé a été de 17,125 verges cubes.

Nouvelles machines.—On a pourvu d'une pompe centrifuge mue par un moteur électrique de la force de 10 chevaux le chalan-élévatoire à porte d'acier, et l'on a ajouté à l'outillage des usines de la Pointe-aux-Cascades, un petit tour mécanique et quelques outils de travail.

Abris pour les préposés à l'entretien.—On a construit un petit bâtiment, semblables à ceux qui ont été érigés aux écluses, à mi-chemin entre les écluses nos 4 et 5, pour l'usage des préposés à l'entretien et à la surveillance de la ligne. On a aussi construit une remise pour abriter leurs chevaux.

Poteaux d'amarrage.—On a posé, encastrés dans du béton, treize poteaux d'amarrage en fonte, sur la rive nord du canal en amont et en aval des ponts de Saint-Emmanuel et de la rivière Rouge.

Quai à l'usine de force motrice.—L'ancien quai en bois à l'usine de force motrice, que l'on avait dû déplacer afin de poser à cet endroit le revêtement de la berge du canal, a été remplacé par une structure en béton de 50 pieds de longueur, sur 24 pieds de largeur au sommet, et de 10 pieds de hauteur le long du canal. Les bateaux tirant 8 pieds d'eau peuvent être amarrés à ce quai.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, ½ mille; une écluse de 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils. L'ancienne écluse, encore utilisable, 200 x 45 pieds, avec 6 pieds d'eau sur les seuils. Ascension totale, 3 pieds.

RÉPARATIONS.

On n'a pas fait de travaux importants durant l'année, sauf la reconstruction des culées d'un pont sur un déversoir à travers la rive nord de l'entrée d'aval et l'extré-

mité est du mur, sur le côté nord de cette entrée. La nouvelle structure, qui est en béton, a environ 50 pieds de longueur et 10 pieds de hauteur.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur, ¾ de mille; 2 écluses, 200 pieds x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur, 5¾ milles; écluses, 200 pieds x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 43¾ pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Outre l'entretien en bon état de réparation des structures, on n'a fait que peu de travail sous cette rubrique au cours du dernier exercice financier. Les principaux item de travaux exécutés ont été comme suit: reconstruction de trois paires de portes d'écluses, reconstruction d'un chalan et remplage en face du déversoir n° 5.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur, ½ mille; une écluse de 200 pieds x 45, 7 pieds d'eau sur les seuils; ascension, 5 pieds.

Le surveillant de cette écluse, M. O. Laventure, a été récemment remplacé par M. Alfred Coderre.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Sous ce chef, il n'y a rien à signaler si ce n'est l'entretien des structures en bon état de réparations.

REVENU.

Outillage électrique.—On a fait durant l'année les modèles des machines électriques pour manœuvrer les portes d'écluses et les radiers. On s'attendait à ce que le tout fut prêt pour l'ouverture de la navigation, mais vu la difficulté de se procurer les appareils nécessaires, et surtout de les faire livrer par les compagnies de chemin de fer, les travaux ne seront pas achevés avant la mi-juin.

Barrage mobile.—Au cours de l'été dernier, des cadres en acier et des aiguilles de pertuis en bois ont été placés au sommet du barrage, de telle façon que les uns et les autres peuvent être enlevés à volonté. Ils ont pour but de maintenir le niveau de cette partie de la rivière Richelieu entre Saint-Ours et le pied du canal Chambly à environ deux pieds au-dessus de l'étiage des eaux basses

L'expérience de la dernière saison a été entièrement satisfaisante. Le niveau de la rivière a été maintenu tel que désiré durant la période des eaux basses et, en deux jours environ, vers la fin de novembre, quelques hommes ont enlevé les aiguilles de pertuis et les cadres en acier, sans la moindre difficulté.

Pendant que l'on était à construire ce barrage mobile, un escalier en béton pour faciliter le mouvement migratoire des poissons a été construit dans le barrage conformément aux plans fournis par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Piliers pour barrages flottants.—Quatre des vieux piliers en encoffrement pour barrages flottants du côté est de l'entrée d'aval ont été enlevés et reconstruits en béton sur fondations de pilotis. Bien qu'ils ne soient pas achevés, ils ont atteint une hauteur suffisante pour retenir les barrages flottants durant la saison de navigation cette année. Ils seront achevés l'automne prochain.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; 9 écluses, 118 pieds x 22½ pieds; 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

Comme il a été dit ci-dessus, M. J. E. Robitaille a été récemment nommé surintendant de ce canal à la place de M. P. A. Jodoin, transféré à l'inspectorat du matériel du canal.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principaux item de travaux exécutés sous ce chef durant l'année ont été le renouvellement du radier de l'écluse n° 6. L'ancien planchéiage a été enlevé et remplacé par du béton; la reconstruction de la culée du pont en amont de l'écluse n° 2, le remplacement d'un certain nombre de vieux ponceaux en bois sur le chemin le long du côté ouest du canal, par des tuyaux en argile vitrifiée, de dimensions convenables, la construction d'une remise de 100 x 20 pour l'emmagasinage de l'outillage du canal tel que grues, rouleau à chemin, grosses pièces de charpente, etc.

REVENU.

Sous cette rubrique, je dois mentionner la reconstruction de la maison du gardien du pont n° 3, la démolition et la reconstruction des abords des ponts n°s 2 et 5. Ici l'on a substitué de la maçonnerie en pierre aux anciens abords en bois.

J'ai dû m'occuper l'année dernière du remodelage du système d'éclairage du canal et de son prolongement de l'écluse n° 2 jusqu'à Saint-Jean, pour lesquels un crédit avait été voté à la session de 1910-11. On avait espéré que ces travaux seraient achevés avant la fin du dernier exercice financier, mais, par suite de retards sérieux de la part des fabricants d'appareils électriques, le nouveau système n'est pas encore en état de fonctionnement au moment où j'écris. Conformément à l'avis de M. John Murphy, ingénieur électricien du ministère, il a été décidé d'adopter les lampes incandescentes au lieu des lampes à arc généralement en usage sur les canaux.

La station électrique est maintenant achevée, sauf l'installation du commutateur qui n'a pas encore été reçu.

L'énergie électrique employée ici est fournie gratuitement par la Montreal Light, Heat and Power Company, et provient de son outillage de Chambly. Ceci nécessite une explication.

Au printemps de 1908, l'usine de force motrice du canal de Chambly a été emportée par les inondations du printemps. Cette année, la crue inusitée des eaux de la rivière Richelieu à cet endroit, et la destruction de l'usine de force motrice du canal ont été dues à l'existence du barrage de la Montreal Light, Heat and Power Company, situé à quelque distance en aval.

Après des négociations qui ont duré plusieurs mois, j'ai réussi à obtenir de la compagnie le paiement de $1,000 en argent, un transformateur et moteur de la force de 75 chevaux et l'engagement d la part de la compagnie de fournir à perpétuité au canal Chambly, en compensation de la perte de son usine de force motrice, une énergie électrique équivalant à 75 chevaux.

En vertu d'une convention subséquente, datée du 9 avril 1912, l'énergie doit être fournie jusqu'à concurrence de 100 chevaux durant la saison de navigation et de 40 chevaux durant les mois d'hiver.

On espère que cette énergie sera suffisante pour éclairer le canal d'une extrémité à l'autre. Cependant, si cela est nécessaire, on pourra installer une turbine dans la nouvelle station qui a été achevée l'an dernier. Des mesures ont été prises à cette fin.

Quai à Saint-Jean.—Le vieil encoffrement en face du quai de Saint-Jean a été transporté d'un endroit en face de la rue Saint-Georges à l'extrémité sud du nouveau quai, soit une distance de 247 pieds et reconstruit en béton. Le travail a été fait à la journée. Le remplage en arrière du mur en béton a été fait avec des déblais provenant du dragage fait à l'entrée du canal par le dragueur du canal de Chambly.

Chemin le long du côté ouest du canal.—On a macadamisé durant l'été et l'automne de 1911 une section additionnelle de ce chemin, de 10,470 pieds de longueur. Les matériaux pour ce chemin ont été fournis, à l'entreprise, par MM. David Brault et Narcisse Lord. Le terrassement et le roulage ont été faits à la journée sous la surveillance du surintendant et de l'ingénieur en charge du canal.

Nouveaux remorqueurs.—On a fait durant l'année les plans de deux nouveaux remorqueurs, dont l'un est destiné au service des navires à l'écluse n° 2, canal Lachine, et l'uatre au service de la flottille de dragage. La construction des coques, etc., a été commencé à la fin de janvier dernier et l'on a adjugé à la Doty Engine Company, de Goderich, Ont., l'entreprise des chaudières, machines, etc. Les coques ont été achevées vers le 1er avril dernier, mais la Doty Engine Company n'ayant pas livré les machines au temps spécifié, les navires n'ont pu être achevés avant l'ouverture de la navigation.

Chaussée de Hungry-Bay.—De bonne heure, l'automne dernier, on a achevé de macadamiser cette chaussée, M. A. Cossette fournissant, à l'entreprise, la pierre concassée requise; le terrassement, le posage, l'arrosage et le roulage de l'empierrement étant fait à la journée. A l'heure où j'écris, toute la longueur de la chaussée de Hungry-Bay, depuis la Pointe-Knight jusqu'à la ligne de division entre les comtés de Beauharnois et de Huntingdon est en excellent état.

Lac Saint-François, protection des rives.—Au cours du dernier exercice financier, les travaux entrepris il y a quelques années pour protéger contre l'érosion les deux rives du lac Saint-François ont été continués. Durant les mois d'hiver, on a construit une nouvelle section de mur en pierre sèche, de 2,927 pieds de longueur, et un mur semblable de 2,422 pieds de longueur a été ajouté aux travaux faits les années précédentes, sur la rive nord.

Levés et arpentages.—L'arpentage des terrains de réserve du canal de Soulanges, entrepris il y a trois ans, a été achevé l'automne dernier. Le tracé des travaux est maintenant assez avancé.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Pont sur le chenal Perdu.—Ce pont est situé près du village de Saint-Timothé et il a été construit par le ministère il y a environ quinze ans. Tout le planchéiage a été renouvelé l'an dernier et l'on a peinturé les fermes en acier, etc. On a aussi refait et peinturé les clôtures en tuyaux de fer à chaque extrémité.

Les travaux sur le compte du capital et sur le compte du revenu sont exécutés sous la surveillance immédiate du lieutenant-colonel H. R. Lordly, et les travaux de même genre ainsi que les levés de plans et les inspections relativement aux autres canaux de cette division se font sous la direction de M. L. S. Pariseau, I.C.

Il me fait plaisir de dire que ces messieurs ont rempli leurs devoirs, durant le dernier exercice, d'une manière tout à fait satisfasante.

J'a l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur-surintendant.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de la nouvelle écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	34	8	18	1	18	0	14	9
Mai	20	3	17	7	18	3	17	4
Juin	18	8	16	6	17	6	15	11
Juillet	16	4	14	4	15	11	14	11
Août	14	4	13	9	14	10	14	5
Septembre	14	4	13	0	14	5	14	2
Octobre	13	0	12	2	14	2	14	0
Novembre	13	5	12	0	14	8	14	0
Décembre	15	4	13	4	15	4	14	2
1912.								
Janvier	33	0	15	0	15	9	14	9
Février	28	8	23	8	15	4	13	3
Mars	25	10	23	0	14	9	13	7

CANAL SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	23	4	18	5	17	4	16	6
Mai	19	9	18	9	16	8	16	3
Juin	18	8	18	0	16	5	16	1
Juillet	17	9	16	9	16	4	16	1
Août	16	9	16	2	16	0	15	8
Septembre	16	2	15	8	15	9	15	6
Octobre	16	0	15	8	15	8	15	5
Novembre	16	4	16	1	15	8	15	5
Décembre	17	1	16	4	16	2	15	6
1912.								
Janvier	19	2	17	1	16	7	15	7
Février	24	5	18	3	16	2	15	2
Mars	24	3	20	3	16	0	15	4

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 10 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	20	11	12	5	11	7	8	11
Mai	17	2	12	8	11	10	9	9
Juin	12	9	10	3	9	10	8	5
Juillet	10	6	8	6	7	8	8	6
Août	8	7	7	6	7	11	6	11
Septembre	9	5	7	5	7	11	6	9
Octobre	9	8	7	5	8	1	6	7
Novembre	10	6	9	5	9	1	7	1
Décembre	12	10	9	1	9	11	7	10
1912.								
Janvier	12	2	10	0	9	2	8	4
Février	10	9	9	2	8	7	8	2
Mars	12	9	9	5	9	3	8	4

ECLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'eau de Saint-Ours durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	21	1	10	4	17	0	9	10
Mai	15	7	12	1	13	7	10	9
Juin	12	2	9	1	10	9	9	1
Juillet	9	2	7	2	9	2	8	2
Août	7	6	6	5	8	2	7	7
Septembre	6	4	5	8	9	2	7	4
Octobre	5	11	5	2	9	10	9	1
Novembre	6	9	5	0	11	0	9	7
Décembre	9	11	6	7	10	2	8	3
1912.								
Janvier	12	4	9	7	9	6	8	9
Février	11	9	10	9	8	9	8	0
Mars	12	4	10	10	9	8	8	3

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	17	3	11	10	15	10	10	11
Mai	18	8	16	3	18	8	16	3
Juin	17	1	14	6	17	3	14	3
Juillet	14	6	12	1	14	2	11	5
Août	12	4	11	6	11	11	10	9
Septembre	11	7	11	0	10	10	10	4
Octobre	11	0	10	8	10	4	9	10
Novembre	12	1	10	9	11	7	10	1
Décembre	13	6	12	2	15	0	11	2
1912.								
Janvier	14	6	13	1	20	9	11	10
Février	14	1	12	10	15	2	11	3
Mars	13	9	12	7	12	6	10	8

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	20	6	17	1	16	6	10	2
Mai	23	5	20	2	20	3	17	6
Juin	21	8	17	5	18	6	15	0
Juillet	17	6	13	11	14	10	11	3
Août	14	4	13	3	11	11	10	7
Septembre	13	2	12	6	10	7	9	7
Octobre	12	6	12	3	9	7	9	2
Novembre	14	0	12	6	11	8	9	6
Décembre	17	0	13	10	13	3	11	2
1912.								
Janvier	23	6	17	11	12	10	11	0
Février	24	7	22	7	10	10	10	3
Mars	26	4	15	11	10	4	9	11

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Anne aux entrées d'aval et d'amont durant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	13	8	10	7	15	11	10	10
Mai	13	9	12	4	16	8	14	7
Juin	12	8	11	4	15	5	12	2
Juillet	11	3	10	0	13	0	10	10
Août	10	0	9	6	11	3	10	5
Septembre	9	6	9	1	10	5	9	11
Octobre	9	4	8	11	9	10	9	7
Novembre	9	8	8	10	10	11	9	9
Décembre	11	0	9	3	12	6	10	11
1912.								
Janvier	11	6	10	4	12	4	11	2
Février	10	11	9	8	12	0	11	0
Mars	10	10	9	10	12	0	11	0

RELEVÉ indiquant les dates de clôture et d'ouverture de la navigation des canaux de Québec pour la saison de 1911-12.

——	Ouverture.	Fermeture.
Canal de Lachine	1er mai 1911.	3 décembre 1911.
Canal de Soulanges	1er " "	3 " "
Canal de Chambly	1er " "	30 novembre 1911.
Ecluse de Saint-Ours	26 avril 1911.	30 " "
Canaux de C. et de G.	1er mai 1911.	30 " "
Ecluse de Sainte-Anne	28 avril 1911.	30 " "

1er avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel sur l'entretien et le fonctionnement des canaux d'Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 1er mai et clos le 6 décembre. Durant toute la saison il n'y a eu ni dommages sérieux ni retard prolongé à la navigation.

Les portes d'amont à l'écluse n° 18 ont été brisées par un steamer le 10 mai, mais il y a à proximité des portes de rechange. On en a posé une paire et la navigation a été reprise moins de dix heures après l'accident. Ceci a été l'accident le plus sérieux et le plus long retard apporté à la navigation durant la saison.

On a retiré l'eau des biefs inférieurs du canal le 3 avril, mais la glace était encore très épaisse, ce qui a rendu difficiles les travaux de réparation. La glace était particulièrement épaisse au déversoir n° 17, où il a fallu la déblayer avant de commencer les travaux en béton. Un affouillement s'était produit au-dessous du radier qui s'était soulevé l'an dernier alors que l'on avait fait des réparations provisoires. On a posé un radier complet en béton pendant que l'eau était retirée du canal.

Les portes à l'extrémité d'aval de la vieille écluse n° 17 ont été brisées, le busc d'écluse détaché a été enlevé et l'on a enlevé les parties cariées du radier de l'écluse qui se trouvaient dans le renfoncement des portes. Le radier et le busc d'écluse ont été refaits en béton, de même que le radier du busc d'écluse. Puis, après que l'eau eut été remise dans le canal, on a implanté une nouvelle paire de portes. Un mur d'arrêt en béton a été construit à travers l'extrémité inférieure de cette écluse, ainsi qu'un ponceau ouvert de 320 pieds de longueur pour déverser le trop plein de l'eau à travers l'extrémité supérieure de l'écluse suivante, le tout pendant que l'eau était retirée du canal. Plus tard, durant la saison, un mur de soutènement a été construit le long du côté sud du bassin entre les vieilles écluses n°s 17 et 16, à une distance de 55 pieds de la ligne du centre, avec remplage en terre. Puis on a construit en béton des cales de construction sur la berge ainsi formée, pour la réparation des portes d'écluse, chalans, etc. On a aussi établi des cales au niveau du fond pour l'usage des navires d'un plus fort tirant d'eau. Un mur semblable a été commencé du côté nord à égale distance de la ligne du centre, mais la fin de la saison est arrivée avant qu'il fut terminé. On a l'intention d'achever ce mur ainsi que le remplage durant la prochaine saison. Lorsque ces travaux seront achevés le bassin de réparations aura une superficie totale de 200 x 320 pieds, et pourra recevoir (sans chargement) tout navire naviguant sur le fleuve.

Un déversoir additionnel a été construit à l'écluse n° 17, et les moellons qui s'étaient déplacés sur le mur d'appui du premier déversoir ont été replacés. On y a ajouté du béton pour donner au mur d'appui la hauteur du niveau normal de l'eau dans ce bief de canal. Afin de faciliter à l'avenir l'assèchement du fond des vannes de ce coursier, un barrage permanent de trois pieds de hauteur a été construit à la tête du déversoir.

Les ponceaux en béton aux ruisseaux Clowe, Robertson et Mille-Roches, pour lesquels un crédit spécial avait été voté, ont été construits pendant que l'eau était retirée du canal. Plus tard dans la saison on a posé là les garde-fous en tuyautage ainsi qu'au pont Sand. Puis, les quatre ponceaux ont été formellement transmis à la municipalité du township de Cornwall pour qu'elle les entretienne à l'avenir.

La berge spongieuse du côté sud du canal, dans le voisinage immédiat du ponceau Robertson a été renforcée par un remplage d'environ 700 pieds de longueur sur une largeur d'environ 55 pieds au sommet, et le ponceau même a été prolongé vers l'extrémité sud afin de pourvoir à l'augmentation de la largeur de la berge.

On a fait toutes les réparations ordinaires aux portes d'écluse, murs en pierre perdue, tranchées, etc.

On a reconstruit et implanté des portes de rechange à l'extrémité supérieure de chacune des écluses nos 19 et 20. Ceci complète l'amélioration consistant à munir les nouvelles écluses d'appareils de suspension sur les plaques. Les portes qui ont été enlevées ont été reconstruites pour servir de portes de rechange.

On a construit sept nouvelles portes automatiques de rechange pour le canal de décharge aux portes auxiliaires. Elles sont prêtes à être mises en position au commencement de la saison prochaine. Elles sont faites en chêne renforcé d'une armature en acier.

Un remorqueur a heurté le pont de Cornwall et l'a considérablement endommagé, bien que deux heures aient suffi pour le remettre en état de fonctionnement. Les réparations ont été faites par les employés du canal.

L'allonge à deux étages du bureau a fourni pour le travail un espace dont on avait grand besoin. Une nouvelle remise à charbon a été construite en béton armé, et la remise au bois de charpente a été exhaussée de 6 pieds et posée sur des piliers en béton. Tous ces travaux de construction ont été faits par le personnel du canal.

Un nouvel atelier de mécanique, de 30 x 50 pieds, construit à l'entreprise, par J. J. Fallon, est prêt à servir ,et dès que la grande activité des travaux du printemps aura cessé, les machines y seront installées.

On a construit un chalan à grue de 24 x 70 x 7 pieds pour le canal de Cornwall, et un autre semblable pour les canaux de Williamsburg. Ils ont été construits en sapin de la Colombie-Britannique et sont munis d'un monte-charge à vapeur.

Un chalan de construction de 16 x 55 x 5 pieds, pour le canal Murray, est en voie de construction et presque achevé. Il sera transporté au canal dès l'ouverture de la navigation. Ces chalans ont été construits par le personnel du canal.

Durant la dernière partie de la saison de navigation et de la saison précédente, il y a eu des plaintes constantes au sujet du peu de profondeur de l'eau. Le dragage fait récemment dans le bief supérieur du canal avait quelque peu amélioré ces conditions; mais il est nécessaire d'envisager le problème relatif à la nécessité d'améliorer encore davantage ce bief supérieur du canal, de façon à assurer une plus grande profondeur d'eau.

L'amélioration des entrées des écluses accuse des progrès satisfaisants depuis quelques années. On est actuellement à faire des travaux d'améliorations à l'entrée d'aval de l'écluse n° 15. La superstructure en bois de l'entrée d'aval du nord aux écluses nos 19 et 20 devra bientôt être remplacée par du béton. Il faudra des piliers neufs à l'écluse n° 21, du côté nord, ce qui complétera ce genre de travaux.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ces canaux ont été ouverts à la navigation le 1er mai et fermés le 7 décembre. Durant toute la saison il n'y a eu ni accidents sérieux ni retard prolongé à la navigation.

Le 3 mai les portes d'aval de l'écluse hydraulique à la tête des Galops ont été démolies, et 24 heures après, l'écluse était prête à fonctionner. Durant l'intervalle, tous les navires se sont servis du canal en descendant au lieu d'aller dans le fleuve par l'écluse hydraulique. Les portes endommagées ont été reconstruites pour servir de portes de rechange et, selon la coutume, le coût en a été porté au débit du navire qui les avait endommagées.

Lors de la fermeture de la saison précédente, la même paire de portes avait été enlevée et reconstruite. Lorsqu'elles ont été avariées, il y avait à peine quelques jours qu'elles avaient été remises en place. A la fin de la présente saison, les portes d'amont de cette même écluse ont été enlevées pour être reconstruites. Elles seront replacées dans l'écluse avant l'ouverture de la navigation.

Une paire de portes de rechange que l'on destinait à l'ancienne écluse à Iroquois, qui sert maintenant de coursier d'aval au déversoir, a été reconstruite pour être ajustée

à l'ancienne écluse n° 26, à Cardinal, et implantée à l'extrémité inférieure de cette écluse, comme surcroit de précaution contre les fuites d'eau. En même temps, un pont a été construit à travers cette écluse pour donner accès au quai en béton, sur le bord du fleuve, que le personnel du canal venait d'achever.

Le pont en béton sur le ruisseau Flagg, à la tête du canal du Rapide-Plat a été achevé.

Les murs de l'écluse n° 25 avaient encore besoin d'être jointoyés. Ce travail a été fait au printemps, avant l'ouverture de la navigation.

A l'écluse n° 25, on a posé 24 poteaux d'arrêt en fer encastrés dans une base de béton; à l'écluse n° 28, on en a posé 5, et l'on en a préparé 50 pour l'écluse n° 22.

On a érigé un garde-fou en tuyaux de fer le long du trottoir entre le pont et le déversoir à Iroquois.

On a fait des réparations considérables au mur en blocaille; on a reconstruit l'extrémité extérieure de la jetée de l'entrée d'aval du sud; le remplage des encoffrements du quai à l'entrée d'aval de l'ancienne écluse a nécessité beaucoup de travail, le tout dans la section Iroquois du canal des Galops.

LE CANAL MURRAY

a été ouvert à la navigation le 19 avril et clos le 4 décembre.

Toutes les constructions de ce canal sont en excellent état de réparation. Les fossés sont surveillés avec soin et ouverts à temps, de sorte que depuis plusieurs années il n'y a pas eu d'inondation des berges. On raccommode immédiatement toutes les fissures du mur en blocaille, de sorte que les berges en terre sont toujours protégées. Les ponts et les maisons sont toujours bien peinturées et entretenues en bon état de réparations.

Les ateliers et le magasin ont été transportés du pont Brighton à un endroit sur les terrains du canal près du quai au pont de Smithfield, et ont été mis sous un seul toit. Ils occupent maintenant un joli bâtiment à un seul étage de 25 x 50 x 12 pieds de poteaux, avec revêtement en planches évidées et toiture en métal, le tout bien fini et peinturé.

Je dois de nouveau attirer votre attention sur le besoin d'une plus grande profondeur d'eau dans le canal. Le mouvement du commerce augmente constamment et les propriétaires de navires insistent dans leur demande d'une plus grande profondeur d'eau qui puisse permettre de charger jusqu'à concurrence du tirant d'eau admis dans les canaux du Saint-Laurent.

On trouvera ci-après le relevé des amendes et des dommages-intérêts ainsi que celui des niveaux de l'eau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. STEWART,
Surintendant.

M. W. A. BOWDEN, I.C.,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

Observations des niveaux maxima et minima de l'eau sur les canaux du Saint-Laurent, (Ontario) pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Mois.	Canal Cornwall.				Canal de la Pointe-Farran.				Canal de Rapide Plat.				Canal des Galops.				Ecluse d'Ascension.		Canal Murray	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Ecluse 22, aval.		Ecluse 22, amont.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.			
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1911.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.
Avril	21·7	15·2	15·7	15·1	17·7	16·6	18·0	17·0	16·8	16·0	16·5	15·2	19·3	18·1	15·8	14·9	16·7	15·1	12·9	12·3
Mai	15·4	15·0	15·8	15·4	18·0	17·0	18·7	17·3	17·8	16·5	16·9	16·0	20·5	19·1	16·0	15·4	16·8	15·6	13·0	12·5
Juin	15·2	15·0	15·8	15·3	17·6	17·0	18·2	17·4	17·4	16·5	16·8	16·0	20·0	19·2	16·2	15·5	16·8	15·9	13·1	12·5
Juillet	15·1	14·8	16·6	15·2	18·8	16·9	19·2	17·4	18·4	16·5	18·2	15·9	21·6	19·1	16·8	15·4	17·9	15·8	13·0	12·0
Août	14·9	14·6	15·4	14·8	17·5	16·4	17·9	16·9	16·6	15·8	16·2	15·2	19·3	18·2	15·8	14·9	16·0	15·0	12·7	12·2
Septembre	14·7	14·3	15·2	14·4	17·0	16·0	17·5	16·5	16·2	15·1	16·0	14·8	18·9	17·8	15·4	14·4	15·6	14·6	12·4	12·0
Octobre	14·7	14·1	15·2	14·3	16·9	15·8	17·2	16·1	16·0	15·0	16·0	14·7	19·1	17·5	15·7	14·3	16·0	14·4	12·1	11·1
Novembre	14·6	14·0	15·7	14·3	17·3	15·8	17·7	16·0	16·9	15·1	16·2	14·6	19·5	17·5	15·8	14·1	16·2	14·3	12·0	10·9
Décembre	15·6	14·3	15·5	14·4	17·6	16·0	17·9	16·3	16·4	15·0	16·0	14·8	19·0	17·1	16·4	14·2	16·4	14·4	12·5	11·4
1912.																				
Janvier	26·3	14·6	16·0	13·4	18·2	16·2	18·6	16·5	17·2	15·0	16·8	13·5	20·4	16·1	16·1	13·4	16·9	14·0	12·3	12·0
Février	25·1	22·2	15·0	12·5	19·0	15·9	19·9	16·3	16·5	14·5	14·7	13·0	17·3	18·4	14·8	13·0	15·0	13·4	12·3	11·9
Mars	25·0	21·7	15·8	14·5	18·2	16·6	19·4	16·7	15·0	14·2	16·3	15·2	17·7	16·6	14·2	13·4	14·5	13·8	12·6	12·0

ÉTAT des amendes et des dommages-intérêts sur les canaux du Saint-Laurent (Ontario) pendant la saison 1911.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du navire.	Dommage.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observations.
	1911.		$ c.	$ c.		
17	7 mai	H. M. Pellatt		25 00	Can. Lake & Ocean Nav. Co	Payée.
	6 "	Remorqueur et barge		75 00	Fallon Bros	"
21	10 "	Simla	10 50		Calvin Co.	"
15	14 "	Barge Cornwall	5 37		Montreal Transportation Co	"
	20 "	Hecla		5 00	Ogdensburg Coal & Towing Co	"
21	28 "	Muskoka	3 91		Montreal Transportation Co.	"
17	5 juill	Simla		10 00	Calvin Co.	"
20	10 "	Waccamaw	25 00		J. L. Croswaite	"
18	20 mai	Nicaragua	1,017 19		Ogdensburg Coal & Towing Co	"
	5 oct	Edwards		25 00	Ottawa Transportation Co.	"
	12 "	Onward		5 00	Capt. Cline	"
21	26 août	Bangor	10 29		Montreal Transportation Co	"
	10 juill	Raleigh	416 54		Henry Wineman	"

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du navire.	Dommage.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observations.
24	17 juin	Hilda		50 00	Carbray Son & Co	Payée.
25	9 juill	Keystorm	40 00		Keystone Transportation Co	"
28	3 mai	R. T. Holcomb	611 41		Edwardsburg Starch Co	"

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

CANAUX DU SAINT-LAURENT (ONTARIO),
BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,

CORNWALL, 1er avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet des travaux exécutés sous ma direction, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

CANAL DE CORNWALL.

Amélioration de l'entrée d'amont de l'écluse 17.—L'entreprise de ces travaux, qui a été décrite dans mon dernier rapport annuel, a été adjugée à MM. Fallon Frères, de Cornwall, le 1er juin 1910.

Les travaux ont été immédiatement commencés et continués sans interruption jusqu'à la fin de la saison de 1910.

L'eau a été retirée du canal le 4 avril 1911, alors que les travaux de cette entreprise ont été immédiatement repris, et, lors de l'ouverture de la navigation, le 1er mai, tout le béton dans le mur d'approche à la tête de l'écluse, dépassait de beaucoup le niveau de l'eau. Le coursier d'amont du déversoir supplémentaire avait aussi été achevé.

On a immédiatement commencé le remplage en arrière des murs. La construction du coursier d'aval du déversoir, l'achèvement du dragage dans le canal en amont de l'écluse, et tous les travaux compris dans cette entreprise ont été achevés en décembre 1911.

Les travaux exécutés ont de beaucoup amélioré les abords de cette écluse pour les bateaux qui descendent et, grâce à la construction du déversoir supplémentaire, il est devenu facile de réglementer le niveau de l'eau en amont de l'écluse lorsque les manufactures au pied du canal sont fermées. L'estimation finale pour ces travaux a été payée.

Amélioration de l'entrée d'amont de l'écluse n° 19.—Ces travaux, dont l'entreprise a été adjugée à MM. Fallon Frères, le 30 mai 1911, comprennent le prolongement, sur une distance de 200 pieds, du court mur d'approche du côté nord de l'entrée d'amont de cette écluse. Les travaux consistent en une ligne d'encoffrements surmontée de murs en béton entre lesquels on a mis un remplage en pierre que l'on a recouvert d'un pavage en béton.

Les travaux de cette entreprise, commencés le 6 juillet, ont été terminés le 6 décembre. L'estimation finale pour ces travaux a été payée.

Le ponceau sous le canal au ruisseau Robertson, à peu de distance en aval de l'écluse n° 20, a été prolongé de 30 pieds, et le haut talus en cet endroit, qui depuis quelques années laissait suinter l'eau, a été renforcé par une épaisse levée en terre.

On a construit pour le coursier d'amont de l'écluse n° 20 sept nouvelles vannes qui seront mises en position aussitôt que possible après l'ouverture de la navigation.

On a construit au cours de la dernère saison une allonge de 17 x 42 pieds au bureau du canal. Elle a été achevée d'une façon satisfaisante, à la journée. On avait grand besoin de cet agrandissement.

Le 23 août 1911, un contrat a été passé avec M. J. J. Fallon pour la construction d'une atelier de forge de 32 x 53 pieds. Les travaux ont commencé en août et le bâtiment a été achevé en décembre. L'estimation finale pour ces travaux a été payée.

On a aussi construit une remise à charbon, en béton armé, près de la tête de la vieille écluse n° 17. Le travail a été fait à la journée.

On a fait des améliorations considérables au bassin de réparation entre les vieilles écluses n°s 16 et 17. En avril 1911, pendant que le canal était asséché, on a enlevé le vieux busc d'écluse et une partie de la plateforme au pied de la vieille écluse n° 17; on a nettoyé les fondations et l'on a posé un nouveau busc et une nouvelle plateforme

en béton. On a construit un mur d'arrêt à l'extrémité des fondations de l'écluse et un ponceau en béton a été construit depuis le pied de la vieille écluse n° 17 jusqu'à la tête de la vieille écluse n° 16, le long du centre du bassin de réparation, pour faciliter l'écoulement des fuites d'eau. Le fond du bassin a été nivelé et l'on a construit, du côté sud de ce ponceau, des cales en béton pour l'usage des bateaux en réparations. On a construit un mur de soutènement en béton, de 8 pieds de hauteur, le long de la berme à haut niveau, depuis l'écluse n° 17 jusqu'à l'écluse n° 16. La berme à haut niveau a été convenablement nivelée et des cales en béton ont été posées sur toute l'étendue.

On a construit sur le côté nord du bassin un mur de soutènement en béton, de 6 pieds de hauteur sur environ les ⅔ de la longueur du bassin et le nivellement de la berme à haut niveau a été partiellement achevé.

Tous ces travaux, qui devraient être terminés durant la saison actuelle, doubleront, lorsqu'ils seront parachevés tel que prévu, la capacité préalable du bassin.

En août 1910, un contrat a été passé avec la Randolph MacDonald Co., Limitée, pour certains dragages nécessaires à divers endroits dans le canal et les travaux ont été partiellement achevés durant la saison de 1910. Les travaux de cette entreprise ont été repris le 11 mai 1911, et terminés d'une façon satisfaisante le 9 juin. Les hauts-fonds dans le canal ont été enlevés dans le voisinage du barrage supérieur en aval de l'écluse n° 21, et aussi en aval des écluses n°s 18 et 19. On a approfondi le coursier d'amont du grand déversoir au barrage d'aval, de même que la prise d'eau du déversoir à l'écluse n° 19. Les abords des bassins à Mille-Roches et à Moulinette ont aussi été élargis et approfondis

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Le 22 mai 1911, un contrat a été passé avec la compagnie Randolph MacDonald, Limitée, pour améliorer l'entrée d'aval de ce canal, dont les abords sont extrêmement difficiles pour les navires, à cause des contre-courants très forts et très variables du fleuve. Les travaux tels que définis, comprennent le prolongement de la jetée de l'entrée nord sur une distance de 1,140 pieds, consistant en une ligne de forts encoffrements surmontée de murs en béton entre lesquels on doit mettre un remplage en pierre. On a aussi pourvu au remplacement par des murs en béton du sommet actuel en bois de la jetée. Les travaux ont été commencés le 17 juin et ont été vigoureusement poussés jusqu'à la fermeture de la navigation. On a achevé le dragage pour les fondations des encoffrements, tous les caissons ont été mis en position et partiellement remplis de pierre, et l'on a fait un certain nombre de blocs de béton qui sont prêts à être placés dans les murs.

Le reste du remplage en pierre a été mis dans les caissons durant l'hiver. On reprendra les travaux de cette entreprise dès que la température le permettra et on les achèvera durant cette saison.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Le 3 juillet 1911, on a passé avec MM. Fallon Frères un contrat pour l'enlèvement de certains hauts-fonds dans ce canal. Les travaux ont été immédiatement commencés et ils ont été achevés le 29 octobre. Tous les hauts-fonds connus ont été enlevés par le dragueur et le fond de ce canal est maintenant en assez bon état.

On a aussi légèrement élargi le chenal autour de la courbe accentuée à l'ouest du village de Morrisburg. L'estimation finale pour ces travaux a été préparée et envoyée au ministère.

On a demandé des soumissions pour les travaux d'amélioration à l'entrée d'aval de l'écluse n° 21, le 15 avril 1911.

Le résultat n'ayant pas paru satisfaisant au ministère, on a de nouveau demandé des soumissions le 19 mai et l'entreprise de ces travaux a été adjugée à MM. Roger Miller & Fils, le 2 septembre.

Les travaux tels que projetés comprennent l'élargissement et le redressement du canal immédiatement en aval de l'écluse et la construction d'un mur d'approche en bois et en béton du côté nord de l'entrée d'aval.

Les travaux de cette entreprise ont commencé le 28 septembre et on continué sans interruption jusqu'au 17 janvier 1912, alors qu'il est devenu impossible, vu la rigueur de la saison, de continuer. Les travaux ont alors été suspendus durant le reste de la saison.

Vu le retard apporté à l'adjudication de cette entreprise, la somme de travail exécuté durant la saison a été de beaucoup au-dessous de ce que l'on avait espéré. La moitié des caissons ont été mis en position et remplis de pierre et l'on a fait beaucoup de travaux d'excavation. Tout le bois de charpente pour l'encoffrement a été livré et, dès que le temps le permettra, les travaux seront repris et continués de façon à ce qu'ils soient, autant que possible, près d'être terminés au temps convenu.

Au cours de la dernière saison, on a fait un levé dans le but d'améliorer l'entrée d'amont de ce canal et de l'adapter au service des bateaux qui descendent le fleuve. On a préparé et envoyé au ministère un plan général de l'amélioration projetée, ainsi qu'une estimation approximative du coût des travaux.

La question de rendre cette entrée d'amont du canal praticable pour les navires qui descendent le fleuve exige une étude immédiate.

Durant les mois d'octobre et novembre de l'année dernière, les navires ont été forcés de s'alléger à 13 pieds de tirant d'eau pour descendre le fleuve par le Rapide-Plat, en face de ce canal, tandis qu'il est dangereux et presque impossible, pour les gros bateaux de pénétrer dans le canal par l'entrée d'amont, dans son état actuel.

CANAL DES GALOPS.

Un contrat a été passé avec la compagnie Randolph MacDonald, limitée, pour améliorer l'entrée d'amont de l'écluse n° 28, écluse dont se servent les bateaux qui descendent pour éviter les rapides des Galops

Les travaux de cette entreprise ont été immédiatement commencés et ont été poursuivis avec assez d'activité jusqu'au 12 décembre, alors qu'ils ont été suspendus pour le reste de la saison.

Les travaux, tels que projetés, comprennent la construction d'un mur d'approche en bois et en béton, de 725 pieds de longueur, du côté sud de l'entrée d'amont de cette écluse, ainsi que le dragage nécessaire pour en préparer les fondations.

On a achevé deux cent quarante pieds d'encoffrement et des blocs de béton formant les assises du mur en béton ont été mis en position sur la même distance.

Les encoffrements en position ont aussi été étayés en arrière par un remplage en terre.

Les travaux de cette entreprise seront repris aussitôt que possible et l'on espère qu'ils seront terminés à la date spécifiée.

On a placé une superstructure en béton sur le vieux bassin du fleuve à Cardinal, et un pont a été construit sur la vieille écluse n° 26 pour donner accès au bassin. Les travaux ont été faits à la journée.

CANAL MURRAY.

Une entreprise ayant été adjugée à M. W. E. Phin pour enlever, au moyen du dragage, certains hauts-fonds dans ce canal, les travaux ont été commencés le 9 août et poursuivis sans interruption jusqu'au 16 novembre, alors qu'ils ont été suspendus pour le reste de la saison.

Le paiement pour ces travaux a été fait à l'heure pour l'outillage employé. Les travaux ont été poursuivis avec diligence et ont été exécutés d'une façon très satisfaisante par l'entrepreneur.

Il reste encore à enlever certains hauts-fonds aux entrées du canal, et dans ce but, une somme de $9,000 figure dans les prévisions de 1912-13.

On est maintenant à faire un levé afin de constater la quantité et le coût des travaux nécessaires pour donner une profondeur navigable de 14 pieds dans ce canal, lorsque les eaux sont basses dans le lac Ontario. Tel que d'abord projeté et construit, ce canal ne devait avoir que 11 pieds de profondeur à l'étiage du lac Ontario.

La forte augmentation de mouvement dans ce canal depuis trois ans, et le nombre toujours croissant des gros navires qui suivent cette route sembleraient justifier l'approfondissement du canal de façon à lui donner 14 pieds de profondeur à l'étiage du lac Ontario.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,
Ingénieur local.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef des Chemins de fer Canaux,
Ottawa.

CANAL WELLAND.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
ST-CATHARINES, 3 mai 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal Welland et de ses embranchements, pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et fermé le 15 décembre 1911.

ACCIDENTS.

Le jeudi, 20 juillet 1911, l'une des plus lourdes locomotives du Grand-Tronc, après avoir pris l'eau au réservoir à Port-Colborne, se dirigeait vers l'ouest, à 10 heures 45 du soir. Le pont tournant était ouvert. La locomotive et le tender tombèrent dans le canal obstruant ainsi la navigation. Les appareils de sauvetage de la compagnie furent promptement amenés sur le théâtre de l'accident et le vendredi matin le tender avait été enlevé. Bien que les grues fussent assez puissantes pour soulever la locomotive, les chaînes et autres engins élévatoires étaient trop faibles, et, le samedi, le dragueur de M. Hogan était mis en réquisition et réussissait à tirer la locomotive en aval et en dehors du chenal. La navigation a été reprise le dimanche, à 2 heures du matin.

Un autre accident sérieux s'est produit durant l'année lorsque le steamer "Keywest" qui remontait, le 20 août 1911, a emporté trois portes dans l'écluse n° 21. Les réparations ont été faites promptement, on a implanté des portes de rechange et la navigation a été reprise en vingt-quatre heures.

AMÉLIORATIONS—NOUVEAU CANAL.

M. E. J. Russell a terminé son entreprise d'élargissement du canal près de Welland. Ceci constitue une amélioration dont on avait grand besoin.

R. D. Weddell et Compagnie ont achevé leur entreprise de la construction d'un bassin tournant à Thorold.

Cela permettra de tourner ici les navires qui ne doivent pas passer par le canal.

PORT-COLBORNE.

M. Hogan & Macdonnell n'ont pas tout à fait terminé les travaux prévus dans le contrat passé avec eux en 1900 et comprenant la majeure partie des améliorations à Colborne.

Les travaux entrepris par M. J. Hogan vers la fin de l'année 1911 sont passablement avancés, en ce qui concerne l'élargissement du chenal d'eau profonde le long de la jetée de l'ouest et le prolongement du bassin d'amarrage à l'ouest de l'élévateur de l'Etat.

L'élévateur de l'Etat a fait beaucoup d'affaires. 7,000,000 de boisseaux de grain y sont passés. Les recettes ont couvert tous les frais d'exploitation et de réparations et ont laissé un surplus de plus de $20,000. Les facilités d'emmagasinage n'ont pas été suffisantes pour la demande, et l'on a voté un crédit pour porter à 2,000,000 de boisseaux la capacité d'entreposage, qui est maintenant de 800,000. Lors de la construction de l'élévateur, on a posé les fondations pour cet agrandissement qui sera fait au cours de l'année prochaine.

RÉPARATIONS—NOUVEAU CANAL.

On a fait les réparations ordinaires aux tranchées sur le nouveau canal durant l'année. L'écluse n° 18 a été asséchée en mars 1912, et les fondations de renforcement d'amont, qui avaient été affouillées, ont été réparées en béton.

RÉPARATIONS—ANCIEN CANAL.

L'eau a été retirée de l'ancien canal durant dix jours au commencement d'avril 1911, et des réparations ont été faites aux structures destinées à être immergées.

Les réparations ordinaires ont été faites durant l'année.

En octobre 1911, un affouillement sérieux s'est produit dans la levée du coursier hydraulique n° 3, conduisant au moulin de la Hedley Shaw Milling Company. Des réparations provisoires ont été promptement effectuées par le personnel préposé aux réparations du canal, afin de permettre aux autres moulins le long du coursier de reprendre leurs opérations. Le coût des travaux a été payé par la compagnie, qui est à prendre des mesures pour renforcer cette levée et prévenir le retour de semblables accidents à l'avenir.

CANAL D'ALIMENTATION DU CANAL WELLAND.

On a fait les réparations ordinaires et, en plusieurs endroits, les tranchées latérales ont été nettoyées.

Le pont tournant à voie simple en amont de l'écluse, à Dunnville, a été remplacé par le pont à double voie qui traversait jadis le nouveau canal à Welland, la substruction étant reconstruite et le pont étant modifié selon les besoins. La grande route étant très fréquentée, le besoin de cette amélioration était très pressant. Un pont de grande route, en béton armé, a été construit sur le coursier de Welland, à la rue Jane, Welland.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'eau dans les lacs Erié et Ontario s'est maintenue à peu près à son niveau normal durant tout l'été, mais le lac Erié est devenu très bas vers la fin de la saison de la navigation.

M. Wm. Aikens a été mis à la retraite le 1er août 1911.

Les employés en retraite dont les noms suivent sont morts durant l'année:

John Steffens, le 19 octobre 1911.

George Hannah, le 25 décembre 1911.
Horton Plunstell, le 17 janvier 1912.
John Paxton, le 26 janvier 1912.

Vous trouverez ci-annexés un état des sommes d'argent perçues pour dommages causés au canal par différents navires, ainsi qu'un tableau indiquant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses, à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, pour chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Busc d'aval. Minimum.		Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Busc d'aval. Minimum.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	6	14	10	Novembre	14	6	14	3
Mai	15	7	15	4	Décembre	14	3	14	9
Juin	15	9	15	5	1912.				
Juillet	15	7	15	3					
Août	15	5	15	1	Janvier	14	9	14	6
Septembre	15	1	14	9	Février	14	9	14	5
Octobre	15	0	14	6	Mars	15	1	14	8

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Busc d'amont. Minimum.		Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Busc d'amont. Minimum.	
1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1911.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	0	13	0	Novembre	16	2	12	3
Mai	16	5	13	8	Décembre	17	11	12	11
Juin	15	7	13	11	1912.				
Juillet	16	9	13	11					
Août	14	9	12	11	Janvier	15	11	13	1
Septembre	14	8	13	6	Février	13	7	10	11
Octobre	14	7	12	11	Mars	14	0	12	6

CANAL WELLAND.

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1912, et des sommes payées à raison de ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bateau.	Montant du dommage.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1911.		$ c.	$ c.	1911.	
26 avril....	Steamer "Midland Queen"..	71 13	71 13	28 juin....	Port-Dalhousie.
30 "	" "Keywest".....	12 38	12 38	28 "	"
19 mai ..	Brg. "Ceylon"	15 05	15 05	21 sept....	"
28 "	Rem. "Minitago"	35 21	35 21	12 août....	"
3 juin....	Str. "Turret Court"..	16 25	16 25	11 sept....	"
23 "	" "Keystorm".....	105 75	105 75	13 nov....	"
3 juill....	" "J. R. Langdon"....	38 55	38 55	11 sept.. .	"
29 "	" "Columbia"	25 75	25 75	19 "	"
6 août....	" "Raleigh".......	28 98	28 98	15 août....	"
8 "	Rem. "T. C. Lutz"...............	17 30	17 30	11 sept....	"
18 " ...	Str. "Turret Court".............	32 96			
19 "	" "D. A. Gordon"...	16 15	16 15	....	"
20 "	" "Keywest"............ ..	6,967 33	6,967 33	22 août....	"
2 sept....	" "Woccomaw"....	26 50	26 50	31-12 janv..	"
7 "	Rem. "Argosy"	31 15	31 15	13-11 nov..	"
23 oct....	Str. "Keywest".......	164 18	164 18	....	"
24 "	S. O. Co. Barge 121...............	25 00	25 00	28-11 oct..	"
30 "	Str. "Toiler"....	18 90			

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 19 avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal du Sault-Sainte-Marie pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

Le canal a été ouvert le 22 avril 1911, et fermé le 13 décembre, les navires ayant pu ainsi circuler pendant 235 jours.

Le trafic à cet endroit par le canal canadien et celui des Etats-Unis, accuse une diminution sur l'année dernière. Quantité de fret transportée, 53,477,216 tonnes,—diminution de 14·25 pour 100; nombre de passagers, 79,591,—augmentation de 12 pour 100.

Le tonnage enregistré des navires s'est élevé à 41,653, soit une diminution de 16·5 pour 100.

Bien qu'il y ait eu une diminution de 16·5 pour 100 dans le total du tonnage enregistré des deux canaux, le tonnage enregistré canadien, dans les deux canaux, a augmenté de 171,336 tonneaux, soit 5·5 pour 100.

Le fret transporté sur le canal canadien s'est élevé à 30,953,455 tonneaux, soit une diminution de 15 pour 100; les passagers ont été au nombre de 38,566, soit une augmentation de 14·75 pour 100, et le tonnage enregistré s'est élevé à 19,331,966 tonneaux, soit une diminution de 17 pour 100.

ACCIDENTS.

Il n'y a pas eu d'accidents de nature à nuire sérieusement à la navigation.

Le 12 mai 1911, le steamer *E. Y. Townsend* entrait dans l'écluse, en remontant, lorsque l'aspiration de sa roue attira la contre-porte nord d'aval hors du mur.

La porte était assujettie au mur d'écluse par un boulon attaché au pont, et lorsque la porte a été attirée hors du mur le pont s'est soulevé et s'est détaché de la porte. Le soulèvement du pont a apparemment été causé par l'omission d'un boulon à la face de la porte au cours de la construction.

Le 19 juin, le vapeur *Harmonic* a heurté le mur d'écluse, brisant le chaperon.

Le 8 août, alors que le vapeur *Isaac L. Ellwood* était amarré à l'extrémité est de la jetée sud d'amont, le vapeur *Kaministiquia,* en remontant, fit une embardée à babord et heurta l'*Ellwood,* endommageant l'avant des deux navires.

On n'a pas donné d'explication satisfaisante de la cause de l'accident, mais elle est probablement due à l'aspiration entre le mur de l'entrée sud et l'arrière du *Kaministiquia.* Lorsque celui-ci a quitté le mur d'entrée, l'aspiration a dû cesser d'agir, ce qui a fait dévier le navire à babord.

Le 8 septembre, le vapeur *Newona* a heurté la jetée en bois située au sud en aval, et l'a légèrement endommagée.

Le 17 octobre, à 4 heures 30 du matin, le vapeur *Emperor,* de 525 pieds de longueur, était à s'écluser, en descendant, lorsque l'éclusier donna le signal d'introduire l'eau dans les portes d'amont, afin de soulever le navire et de le faire passer hors de l'écluse, avant que le capitaine fut à bord, ayant pris un autre homme pour le capitaine. Le navire partit en avant brisa les amarres qui n'avaient pas été larguées. Sa clef de beaupré fut brisée et environ cinquante pieds de ses lisses d'appui. Ou aurait pu arrêter le navire sans autre avarie, s'il n'eut jeté l'ancre dans l'écluse. L'ancre perça la quille du navire et celui-ci resta au fond après être sorti de l'écluse.

Après avoir déchargé une partie de sa cargaison, l'*Emperor* a repris sa route vers Port-Colborne.

Le 23 octobre, le vapeur *Caribou* a brisé les quatre ailerons de son hélice sur une vieille porte qui avait été appuyée contre l'extrémité d'aval de la jetée nord et qui était tombée.

RÉPARATIONS.

Vers la fin de la dernière saison, on a travaillé à la reconstruction du sommet en bois de la jetée d'aval au nord et l'on en a achevé environ quatre cents pieds de longueur. Il reste encore à construire environ sept cents pieds de longueur de cette jetée et ce travail sera fait durant la prochaine saison.

Les réparations aux guichets du barrage mobile, qui avaient été endommagés par l'accident du 9 juin 1909, ont été achevées et le barrage est maintenant en bon état pour le service.

Les travaux ordinaires de nettoyage, de peinture et de réparations de l'écluse, des bâtiments et des machines ont été faits après la clôture de la navigation à la saison dernière et ce printemps.

Au cours de la saison dernière, on a fait les travaux ordinaires d'entretien des terrains. Quelques arbres ont été plantés, et l'on a amélioré une partie de la promenade à travers les terrains en recouvrant les chemins d'une couche de scories.

AMÉLIORATIONS.

Les améliorations à l'atelier de force motrice, qui étaient presque terminées à la fin du dernier exercice financier, ont été complétées par l'installation du nouveau régulateur et le posage d'une couverture en béton armé sur le sommet du réservoir qui forme l'ouverture de la vanne. Les améliorations de l'usine de force motrice ont donné pleine satisfaction en ce qui concerne le fonctionnement des machines.

On a construit un nouveau hangar de 24 x 75 pieds près des ateliers afin d'y remiser le bois de charpente, le fer et autres matériaux.

Les travaux de reconstruction de la jetée d'amont, au nord, sur une longueur de cinq cents pieds, ont été achevés, et l'on va se servir de cette jetée pour la première fois à la prochaine saison.

Les travaux de prolongement de cette jetée, sur une autre longueur de 300 pieds, sont en voie d'exécution et seront achevés à la saison prochaine.

Vous trouverez ci-joints des relevés du trafic qui s'est fait par le canal canadien et le canal américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. W. LEB. ROSS,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

RELEVÉ du trafic qui s'est fait au Saut-Sainte-Marie par le canal canadien et le canal américain.

Années.	Nombre de bateaux qui ont passé l'écluse.	Tonnage enregistré de ces bateaux.	Tonnage total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Valeur approximative du fret transporté.	Pour cent de fret transporté par des bateaux canadiens.	Nombre de passagers.
				Milles.	$	p. c.	
1855	193	106,296	14,503	....	....	....	4,270
1860	916	403,657	153,721	....	....	....	9,230
1865	997	409,062	181,638	....	....	....	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	....	....	....	17,153
1875	2,023	1,259,534	833,465	....	....	....	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,906	....	....	....	25,766
1885	5,380	3,035,987	3,256,628	....	....	....	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1·3	102,214,948	3·5	24,856
1891	10,191	8,400,685	8,888,759	1·35	128,178,208	4·0	26,190
1892	12,580	10,647,203	11,214,333	1·31	135,117,267	3·8	25,896
1893	12,008	8,949,754	10,796,572	1·1	145,436,957	4·1	18,869
1894	14,491	13,110,366	13,195,860	0·99	143,114,503	3·5	27,236
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575,129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,071	1·0	195,146,842	3·0	37,066
1897	17,171	17,619,923	18,982,755	0·83	218,235,927	3·0	40,213
1898	17,761	18,622,764	21,234,634	0·79	233,069,739	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·5	281,364,750	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,011,959	3·0	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	0·99	289,906,865	4·0	59,663
1902	26,659	31,955,582	35,961,146	0·89	358,306,300	4·0	59,377
1903	18,596	27,736,444	34,674,437	0·92	349,405,014	6·0	55,175
1904	16,120	24,364,138	31,546,106	0·81	334,502,686	6·0	37,695
1905	21,679	36,617,699	44,270,680	0·85	416,965,484	5·0	54,204
1906	22,155	41,098,324	51,751,080	0·84	537,463,454	5·0	63,033
1907	20,437	44,087,974	58,217,214	0·80	569,830,188	5·0	62,758
1908	15,181	31,091,730	41,390,557	0·69	470,141,318	7·0	53,287
1909	19,204	46,751,717	57,895,149	0·79	626,104,173	6·0	59,948
1910	20,899	49,856,123	62,363,218	0·74	654,110,844	6·0	66,933
1911	18,673	41,653,488	53,477,216	0·67	595,019,844	6·0	79,951

CANAL DU SAUT SAINTE-MARIE.

ETAT comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895		1896		1897	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	9 sept. 6 déc.	....	7 mai. 10 déc.	....	21 avril. 14 déc.	
Tonnage canadien enregist.	125,240	....	586,571	461,331	398,343	—188,228
Tonnage américain........	623,131	....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	—404,776
Tonnage total..........	748,371	....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	—593,004
Eclusements..............	698	....	3,042	2,344	2,976	—66
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	1,193	....	5,189	3,996	4,376	—813
Temps pris pour pass. l'écl.	212 h. 27 m.	....	984 h. 22 m.	771 h. 55 m.	684 h. 11 m.	—300h. 11m.
" moyen de l'éclusem.	18·26 min.	....	18·42 m.		13.97 m.	
	1898		1899		1900	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	11 avril. 9 déc.		26 avril. 20 déc.		23 avril. 16 déc.	
Tonnage canadien enregist.	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	17,769
Tonnage américain........	2,354,606	-1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	—772,302
Tonnage total..........	2,757,937	-1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	—754,533
Eclusements..............	2,520	—456	2,610	90	2,205	—405
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	3,712	—664	3,820	108	3,163	—657
Temps pris pour pass. l'écl.	609 h. 30 m.	—74 h. 40 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	—101h. 52m.
" moyen de l'éclusem.	14·51 m.		14·78 m.		14·75 m.	
	1901		1902		1903	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	20 avril. 21 déc.		1er avril. 20 déc.		2 avril. 13 déc.	
Tonnage canadien enregist.	776,331	196,803	1,336,087	589,756	1,616,385	250,298
Tonnage américain........	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,438	3,145,020	—93,049
Tonnaga total..........	2,448,962	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusements..............	2,906	701	3,418	512	3,242	—176
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,243	1,080	5,169	926	4,418	—751
Temps pris pour pass. l'écl..	724 h. 38 m.	183 h. 14 m.	925 h. 57 m.	201 h. 19 m.	883 h. 10 m.	—42 h. 47 m.
" moyen de l'éclusem.	14·96 m.		16·25 m.		16·34 m.	

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

ETAT comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1904		1905		1906	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte. . .	30 avril. 26 déc.		10 avril. 20 déc.		10 avril. 20 déc.	
Tonnage canadien enregist.	1,557,335	—59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
Tonnage américain........	2,637,090	471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
Tonnage total	4,230,425	530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,616
Eclusements.............	3,012	—230	4,031	1,019	4,152	121
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,092	—326	5,853	1,761	5,913	60
Temps pris pour pass. l'écl.	811 h. 28 m.	—71 h. 42 m.	1060 h. 38 m.	249 h. 10 m.	1131 h. 23 m.	70 h. 24 m.
" moyen de l'éclusem.	16·16 m-		15·79 m.		16.35 m.	
	1907		1908		1909	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	22 avril. 15 déc.		21 avril. 15 déc.		21 avril. 16 déc.	
Tonnage canadien enregist.	2,288,349	329,143	2,556,552	268,203	2,912,586	356,034
Tonnage américain.......	9,887,633	5,487,643	7,038,389	—2,849,244	14,899,562	7,861,173
Tonnage total	12,175,982	5,8.6,786	9,594,941	—2,581,041	17,812,148	8,217,207
Eclusements..............	4,596	444	3,667	—929	5,046	1,379
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	6,153	240	5,344	—809	6,420	1,076
Temps pris pour pass. l'écl.	1378 h. 58 m.	247 h. 35 m.	1258 h. 50 m.	—120h. 08 m.	1853 h. 45 m.	594 h. 55 m.
" moyen de l'éclusem.	18.10 m.		20·60 m.		17·31 m.	
	1910		1911			
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	12 avril. 15 déc.		22 avril. 13 déc.			
Tonnage canadien enregist.	3,122,068	209,482	3,089,863	—32,205		
Tonnage américain........	20,227,083	5,327,521	16,242,103	—3,984,980		
Tonnage total.......	23,349,151	5,537,003	19,331,966	—4,017,185		
Eclusements...............	6,110	1,064	5,229	--881		
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	8,285	1,865	6,802	—1,483		
Temps pris pour pass. l'écl.	2327 h. 40 m.	473 h. 55 m.	1704 h. 25 m.	-623 h. 15 m.		
" moyen de l'éclusem.	22·86 m.		19·55 m.			

REMARQUE—Bien que le tonnage enregistré canadien pour 1911 accuse une diminution de 32,205 tonneaux, passés par l'écluse canadienne, il y a en réalité une augmentation de 171,336 tonnes, si l'on prend en considération les deux canaux des Etats-Unis et du Canada, vu qu'un grand nombre de navires canadiens sont passés par le canal américain.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 22 avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des améliorations que l'on est actuellement à faire à l'entrée d'amont du canal du Sault-Sainte-Marie, pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

RECONSTRUCTION DE LA JETÉE NORD À L'ENTRÉE D'AMONT.

Le 18 septembre 1909, une entreprise a été adjugée à M. J. J. Collins et elle a été achevée d'une façon satisfaisante le 20 septembre 1911. Les travaux de l'entreprise consistaient en l'enlèvement de l'ancienne jetée, d'environ 500 pieds de longueur, et en la construction d'une jetée en béton de même longueur en ligne avec le mur d'entrée nord et contigüe à ce mur à son extrémité ouest.

On a posé, à l'extrémité de la jetée, du côté de la rive, un remplage en matériaux convenables, principalement en pierre, et il sera nécessaire de prolonger cet ouvrage, à la prochaine saison, sur toute la longueur de la jetée.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE D'AMARRAGE NORD À L'ENTRÉE D'AMONT.

Le 20 juillet 1911, on a adjugé à M. John F. Boyd l'entreprise de la construction d'une jetée de 300 pieds de longueur formant un prolongement à l'ouest de la jetée nord d'entrée. Les travaux de cette entreprise ont commencé le 5 septembre 1911, mais ils n'ont avancé que très lentement vu la difficulté de se procurer du bois de charpente lors de l'adjudication des travaux et vu le fait que la saison était très avancée lorsqu'ils ont commencé. La valeur totale des travaux faits et des matériaux livrés s'est élevée à $16,040.50, soit 42 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les travaux accomplis consistent en la construction de deux caissons de 100 pieds de longueur et en l'immersion en place et au remplage en pierre de l'un de ces caissons.

ÉLARGISSEMENT DE L'ENTRÉE D'AVAL.

On se propose d'élargir le chenal à l'entrée d'aval durant la prochaine saison, afin de donner plus d'espace dans le chenal à un endroit où les bateaux qui montent ou qui descendent éprouvent de la difficulté à passer sans danger.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F B. FRIPP,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

OTTAWA, 1er avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal Rideau pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1911.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1911.

La navigation a pris fin à Ottawa le 29 novembre 1911.

La navigation a pris fin à Kingston-Mills le 24 novembre 1911.

On remarquera que, pour la première fois depuis nombre d'années, la navigation n'a pas été ouverte à Ottawa le 1er mai. Il y a eu une semaine de retard. La raison en est que le ministère des Travaux publics nous a demandé de retarder de huit jours la mise de l'eau dans le canal afin de permettre aux entrepreneurs de la nouvelle plaza, à Ottawa, d'achever le bâtardeau pour assécher les fondations des arches en béton sous lesquelles passe le canal.

L'année dernière, la crue du printemps est survenue le 6 avril, mais la neige étant peu épaisse, cette crue n'a pas été très considérable. Les déversoirs du canal ont partout suffi à emporter le trop plein sans qu'il y ait eu beaucoup de dommage. De fait, la crue a été si faible que le lac Rideau (la principale source d'alimentation de ce canal entre Smith's-Falls et Ottawa) ne s'est pas rempli jusqu'à sept ou huit pouces du niveau normal du printemps.

Nos réservoirs au lac Bob et au lac Wolfe ne se sont pas non plus remplis jusqu'à la hauteur normale. le premier étant à quinze pouces et le second à cinq pouces au-dessous de leur niveau normal après que les eaux des crues eurent repris leurs cours.

Ces raisons, jointes au fait que l'été dernier a été exceptionnellement sec, ont été cause que la navigation d'entier parcours a été de nouveau suspendue en amont de Smith's-Falls à la fin de septembre. Les bateaux d'un faible tirant d'eau ont pu passer partout comme à l'ordinaire, mais les autres ont dû se contenter de faire le service entre Ottawa et Smith's-Falls à l'extrémité est, et entre Kingston et Oliver's-Ferry, à l'extrémité ouest du canal.

L'été dernier, j'ai fait faire une inspection des lacs tributaires du lac Rideau en vue d'emmagasiner les eaux qu'ils contiennent au moyen de barrages à leurs décharges, afin d'alimenter le lac Rideau lorsque l'eau est basse. Deux seulement de ces lacs pourraient être ainsi utilisés, et tous deux sont tellement petits qu'il ne serait guère à propos de les utiliser, si l'on tient compte du coût de l'acquisition des droits, de la construction des barrages, de l'entretien et des salaires des gardiens.

Les deux lacs en question sont les suivants:

Le lac de la Perche qui se décharge dans le lac Rideau, du côté sud, près d'Oliver's-Ferry. Il n'a qu'environ un mille et quart d'étendue et il pourrait retenir environ quatre pieds d'eau.

Le lac Noir qui se décharge dans le lac Rideau, du côté nord, à environ mi-chemin entre Oliver's-Ferry et l'écluse du Goulet, à environ deux milles d'étendue, et pourrait retenir environ quatre pieds d'eau; de sorte que la réserve totale de ces deux lacs comprendrait environ 3¼ milles carrés d'eau sur quatre pieds de profondeur.

Cependant, le lac Rideau ayant environ soixante milles carrés d'étendue, cela n'ajouterait qu'environ deux pouces d'eau à sa profondeur, ce qui est tout à fait hors de proportion avec le coût de la mise à exécution de ce projet.

Il ne faut pas oublier que ces deux lacs sont situés à une certaine distance du lac Rideau, de sorte qu'il faudrait redresser et approfondir les ruisseaux qui vont de ces lacs au lac Rideau, ce qui augmenterait de beaucoup le coût des travaux.

Je suis heureux de constater de nouveau une augmentation considérable du nombre des navires éclusés dans le canal, particulièrement à la station d'écluse de Poonamalie où 4,658 bateaux sont passés l'an dernier, soit une augmentation de 900 comparativement à l'année dernière.

Aussi, dans le voisinage d'Ottawa, le nombre des bateaux éclusés s'est élevé à 3,743 l'an dernier, soit une augmentation de 876 comparativement à l'année précédente.

OTTAWA (8 écluses et 1 bassin).

On a fait des réparations considérables à environ 500 pieds du quai sur le côté est du bassin. On a enlevé deux ou trois rangs de bois carié que l'on a remplacé par du bois neuf et le tout a été replanchéié avec du madrier de 3 pouces.

On a fourni pour l'écluse de la rivière un nouveau jeu d'aiguilles de pertuis, en sapin Douglas de 34 pieds x 13 pouces x 16 pouces. On a réparé et macadamisé des parties de la chaussée autour des quais du bassin..

L'eau dans la rivière Ottawa, à l'entrée du canal, a baissé un jour, le 29 octobre, à cinq pieds sept pouces sur le seuil. Cela avait été causé par un fort vent du sud-ouest, et le lendemain, elle s'est élevée de nouveau à 5 pieds 9 pouces et ce dernier niveau a été en réalité le plus bas de l'année.

Vers la fin de la saison, les bateaux entrant dans l'écluse d'aval ont éprouvé quelque difficulté à cause du manque d'eau. Outre cela, le fond de l'écluse est couvert d'une accumulation de bran de scie et de débris provenant de la rivière. En conséquence, les bateaux ont dû alléger considérablement leur cargaison pour remonter de la rivière dans le bassin. Il faut cependant se rappeler que ces bateaux sont ordinairement chargés de façon à tirer 7 pieds d'eau, tandis que le tirant d'eau officiel du canal Rideau est de 5 pieds.

Au mois de janvier dernier on a tenté de pomper l'eau de l'écluse de la rivière afin de la débarrasser des débris ci-dessus mentionnés. Dans ce but, on a placé les aiguilles de pertuis et les murs en aile ont été partout recouverts d'un revêtement en avant duquel on a posé de la glaise. Une pompe centrifuge de huit pouces, montée sur un chalan, a alors été employée pour tâcher de pomper l'eau de l'écluse. Bien que la profondeur de l'eau sur le seuil ne fut alors que de 9 pieds 6 pouces, on n'a pu réussir à la baisser de plus de 2 pieds 6 pouces. J'ai envoyé des plongeurs pour essayer de découvrir la situation des fuites d'eau, et ils ont fait rapport que la maçonnerie du pavé entre les murs en aile était brisée en dehors des aiguilles de pertuis. La saison était trop avancée pour essayer de construire un bâtardeau tout-à-fait en dehors des murs en aile et l'on a renoncé à assécher l'écluse. Je me propose de tenter de nettoyer le fond de l'écluse l'été prochain en employant des plongeurs.

Je considère que la fissure dans le pavage a été causée par le mouvement précipité de l'eau s'échappant des vannes lorsqu'on vide l'écluse (ces vannes étant dans la partie inférieure des portes même), et elle est le résultat de 80 ans de service. Plus tard, il sera peut-être nécessaire de construire un bâtardeau et d'assécher l'écluse au moyen d'une pompe pour réparer le pavage, mais il n'y a là aucun danger immédiat pour la navigation.

La chaussée le long du côté est des écluses a été fermée par la construction du nouveau Chateau Laurier, et les parties supérieures de l'écluse n° 8 ont été en quelque sorte resserrées par la construction de la nouvelle plaza, mais aucun dommage n'a été causé en tant qu'il s'agit de la navigation, et lorsque ces travaux seront terminés, l'apparence des écluses sera de beaucoup améliorée.

L'été dernier, on a acheté pour ce canal un certain nombre de bouées circulaires de sauvetage que l'on devait placer aux écluses et autour du bassin, mais elles n'ont été livrées qu'après la fermeture de la navigation. Elles seront placées cette année sur tout le canal.

PONT D'OTTAWA-EST.

De menues réparations ont été faites au pont et à ses abords, et l'on a renouvelé la toiture en bardeaux de la maison du pont.

PONT DE LA RUE BANK.

Un nouveau pont à haut niveau, en béton, est en voie de construction en cet endroit, les travaux étant faits par la municipalité d'Ottawa, et le ministère payant à cette fin la somme de $80,0000. On a prêté à la ville, pour l'usage des entrepreneurs du nouveau pont, qui devront l'utiliser sur des piliers provisoires, la vieille plaque tournante en acier, laquelle offrira un passage en attendant que la nouvelle structure soit achevée. En conséquence, le ministère n'a plus de pont à cet endroit, et l'on a annoncé que la maison du pont est à vendre et devra être enlevée.

PONT DE LA RUE CONCESSION.

De menues réparations ont été faites au garde-fou et aux abords du pont.

HARTWELL (2 écluses).

On a achevé, en avril dernier, la reconstruction du mur en aile de maçonnerie du côté est de l'écluse d'aval, et l'on a revêtu d'un coulis la chambre de l'écluse d'amont. On a continué la construction d'un revêtement en pierre le long du bord du chemin de halage. On est maintenant à démolir le mur en aile inférieur du côté ouest de l'écluse d'aval et il sera construit avant l'ouverture de la navigation le mois prochain.

HOGSBACK (2 écluses et un pont tournant).

On a posé une quantité considérable de glaise en avant du barrage et une certaine quantité de pierre sur le bord du chemin de halage. Un nouveau barrage flottant a été construit et placé entre les piliers du brise-glace en amont de la culée, sur une distance de plus de 400 pieds. On a fait beaucoup de réparations aux piliers d'encoffrement et aussi au planchéiage des deux culées. De nouvelles aiguilles de pertuis ont été achetées pour l'ouverture du chenal de déversement. On a aussi fait de menues réparations à la station en général.

BLACK RAPIDS (1 écluse).

On a recouvert en bardeau le toit de la loge de l'éclusier. De menues réparations ont été faites au barrage dans lequel on a mis une certaine quantité de pierre. La question tant discutée de l'occupation de la réserve du canal a enfin été réglée définitivement, en construisant, par ordre du gouvernement, une clôture autour de cette réserve, et toute la réserve du canal à cette station est maintenant sous la garde de l'éclusier.

LONG ISLAND (3 écluses, 1 pont).

Quatre piliers ont été reconstruits au barrage de la batture de White-Horse et un autre en amont du barrage de Manotick. De menues réparations ont été faites à la station en général.

PONT DE MANOTICK.

Tout le pont a été replanchéié en madriers de 3 pouces et diverses menues réparations ont été faites.

PONT DE WELLINGTON.

La superstructure en acier de toutes les travées fixes a été entièrement nettoyée par le procédé dit "pneumatic sand blast", et recouverte ensuite de peinture dite "Esco steel covering". C'est le premier pont qui ait été ainsi traité sur ce canal, et je considère ce moyen d'enlever toute corrosion, incrustations, vieille peinture, etc., de l'acier, en employant le soufflage au sable est, à mon avis, de beaucoup la meilleure manière de nettoyer un pont en acier avant de le peinturer, vu que chaque partie est ainsi nettoyée.

PONT DE BECKETT'S-LANDING.

La structure en acier des travées fixes de ce pont a aussi été nettoyée par le soufflage au sable et peinturée avec la peinture Esco. On a acheté une petite construction à l'extrémité du pont, pour y remiser les outils.

BURRITT'S-RAPIDS (1 écluse).

Le long du côté nord de la tranchée d'amont on a construit un certain prolongement au mur en pierre sèche bâti l'an dernier. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

PONT DE BURRITT'S-RAPIDS.

La maison du gardien du pont a été recouverte en bardeau et de menues réparations ont été faites au pont et aux abords du pont. On a fait un peu de clôtures dans le voisinage du pont.

NICHOLSON (2 écluses et 1 pont).

De menues réparations ont été faites à la station en général.

CLOWES (1 écluse).

On a pompé l'eau de l'écluse et on l'a complètement revêtue d'un coulis en ciment Portland. On a réparé le busc d'amont. On a construit pour le maître-éclusier une nouvelle écurie pour remplacer l'ancienne qui tombait de vétusté. On a placé en amont du barrage une quantité de glaise et de gravier. Le barrage sera réparé l'hiver prochain. De menues réparations ont été faites à la station en général.

MERRICKVILLE (3 écluses, 2 bassins, 2 ponts).

On a construit une paire de nouvelles portes d'écluses qui sera mise en position durant le mois courant. On a replanchéié un pont et fait diverses menues réparations à la station en général.

KILMARNOCK (1 écluse, 2 ponts).

On a fait de menues réparations au bâtardeau. Une nouvelle culée a été construite au pont tournant sur l'écluse. Du côté sud de la tranchée d'amont, on a reconstruit une partie du mur en pierre sèche, et de menues réparations ont été faites à la station en général.

EDMONDS (1 écluse).

Les murs en aile, piliers et enclaves d'aval de l'écluse ont été démolis et reconstruits, l'eau de l'écluse ayant été pompé dans ce but. Un nouveau magasin en bois de charpente a été construit pour remplacer l'ancien. On a construit un peu de clôture neuve autour de la réserve du canal, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

OLD-SLYS (2 écluses et 1 pont).

On a fait ici de grandes réparations l'hiver dernier, la partie supérieure de l'écluse ayant été démolie et reconstruite. Ceci comprenait aussi la construction d'un nouveau seuil. Le travail a été rendu quelque peu difficile par le fait que l'on ne pouvait faire écouler l'eau du niveau supérieur, sans enlever la force motrice à l'usine de la Smith's-Falls Electric Company, et c'eût été laisser la ville dans l'obscurité, pendant un mois au moins. On a maintenu l'eau au niveau navigable au moyen d'un bâtardeau en amont de l'écluse, la compagnie payant une partie du coût de cet ouvrage.

Le vieux pont tournant a été démoli et un nouveau pont a été construit. Les piliers d'arrêt à la tête de l'écluse ont été reconstruits, ayant été démolis par la glace le printemps dernier. Diverses autres menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS (3 écluses, 1 bassin et 2 ponts).

Les murs en aile d'aval et les enclaves des portes d'écluse de l'écluse d'aval ont été démolis et reconstruits. Le seuil d'aval a aussi été bétonné et réparé. Un bâtardeau a été construit en aval de l'écluse et l'eau de l'écluse a été pompée afin de faire ces réparations. Le pont tournant au-dessus de l'écluse d'amont et le pont en aval du bas-

sin ont été replanchéiés. On a renouvelé une paire de portes d'écluse. On a peinturé la maison des journaliers de l'écluse et le magasin. On a mis une certaine quantité de remplage dans la partie sud du bassin.

Ce travail sera continué l'été prochain. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSE ISOLÉE DE SMITH'S-FALLS (1 écluse et 2 ponts).

L'ancien magasin a été démoli et l'on a construit un magasin neuf. On a fait des réparations aux piliers d'appui du pont tournant en aval de l'écluse. On a construit un trottoir en béton de cinq pieds au côté ouest du passage, depuis le chemin Lombardy jusqu'au point fixe traversant le déversoir, et l'on y a mis un garde-fou en tuyaux de fer.

J'ai fait faire un levé de la tranchée inférieure en aval de l'écluse en vue de faire construire un mur en béton le long du côté sud de cette tranchée, sur une distance d'environ 1,000 pieds. Cela aura pour effet de diminuer de beaucoup la déperdition de l'eau qui s'écoule à travers les fissures du roc et, par un passage souterrain, va émerger, devenue ruisseau, le long du chemin Lombardy.

POONAMALIE (1 écluse).

Les madriers d'endiguage fournis pour le barrage (mentionnés dans mon dernier rapport annuel) n'ont pas été mis en position le printemps dernier, vu que l'eau du lac Rideau atteignait à peine le niveau du sommet du barrage. En conséquence, on n'a pas eu besoin des madriers d'endiguage pour retenir l'eau. Comme je l'ai déjà dit, je regrette d'avoir de nouveau à faire rapport que le lac Rideau a tellement baissé que la navigation d'entier parcours a dû être suspendue vers la fin de septembre, et j'ai dit aussi pour quelles raisons.

La berge nord de la tranchée d'amont a été exhaussée et renforcée. On a placé une nouvelle paire de portes d'écluses et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

BEVERIDGE (2 écluses et 1 pont.

On a fait des réparations au barrage et l'on a enlevé du bassin entre les écluses une quantité considérable de pierres détachées et de cailloux. On a reconstruit jusqu'au niveau de l'étiage une longue étendue d'encoffrement du côté est, en aval de l'écluse inférieure dans le lac Rideau. On a fait de menues réparations aux vannes et à la station en général.

DIVISION DE PERTH (1 bassin et 4 ponts).

Les quatre-ponts dans la ville ont été nettoyés au soufflage de sable et peinturés avec la peinture Esco.

De nouveaux planchéiages en madriers de 3 pouces ont été posés sur le pont de la rue Gore et celui de la rue Craig, et l'on a aussi replanchéié une partie du quai du bassin. On a aussi fait des réparations à des parties des piliers d'appui des ponts. Le vieux bois a été enlevé jusqu'au niveau de l'étiage. Ces travaux ne sont pas encore terminés, vu que M. Wm. Allen, de Perth, n'a pas livré le bois aussi tôt qu'il s'était engagé à le faire. Ce retard n'affectera pas, cependant, très sérieusement la sécurité des piliers qui seront achevés le plus tôt possible. De menues réparations ont été faites aux chemins de halage et aux berges du canal en général.

BARRAGE-RÉSERVOIR DU LAC BOB.

On n'a pas fait de réparations à ce barrage.

PONT D'OLIVER'S-FERRY.

On n'a pas fait de réparations à ce pont.

NARROWS (1 écluse et 1 pont).

On a démoli et reconstruit les culées de chaque côté du pont tournant qui traverse l'écluse. On a mis dans le barrage cent verges cubes de gravier et l'on a fait diverses menues réparations à la station en général.

BARRAGE-RÉSERVOIR DU LAC WOLF.

On a prolongé de 150 pieds dans le lac le côté ouest du brise-lame en encoffrement et le sable qui s'était introduit entre les cètés est et ouest a été creusé à une profondeur de 2 pieds au-dessous du seuil du barrage, ce qui nous permet maintenant de tirer au-delà de deux pieds d'eau de plus qu'auparavant. Le ruisseau en aval du barrage a besoin d'être nettoyé également, et ce travail sera fait plus tard.

NEWBORO (1 écluse et 1 pont).

On a renouvelé une paire de portes d'écluse, on a replanchéié en madriers de 3 pouces le pont à haut niveau sur le canal et l'on a fait diverses menues réparations à la station en général.

CHAFFEY (1 écluse et 1 pont).

Le nouveau quai à la tête de l'écluse a été achevé et rempli de pierres. On a exhaussé la maison des journaliers de l'écluse sous laquelle on a creusé une cave. Le pont au-dessus du déversoir a été replanchéié en madriers de 3 pouces et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

DAVIS (1 écluse).

On a construit un cadre de vanne et on l'a posé dans les murs d'écluse. De menues réparations ont été faites à la station en général.

JONE'S-FALLS (4 écluses, 1 bassin et 2 ponts).

Quatre nouvelles poutres tournantes ont été construites et posées aux portes d'écluse et deux nouveaux cadres de vanne ont été placés dans les écluses avec quatre nouvelles vannes à rebord en fonte. Une quantité considérable de glaise a été placée sur le sommet du Grand-Barrage, afin de boucher les trous qui se produisent de temps à autres à cet endroit. Quatre nouvelles poulies à chaîne ont été placées sur les écluses. L'enclave d'aval et le fond de la chambre de l'écluse d'amont ont été enduits de béton et réparés. On a aussi fait des réparations au seuil d'amont. Des réparations générales ont été faites à la maçonnerie des écluses d'amont et à la station en général.

BARRAGE DE MORTON.

Diverses menues réparations ont été faites au barrage.

PONT DE BRASS-POINT.

De menues réparations ont été faites à la maison du gardien du pont ainsi qu'au pont en général.

BREWER'S-UPPER-MILLS (2 écluses, 1 bassin et 1 pont).

On a renouvelé une paire de portes d'écluse et un cadre de vanne, et des réparations ont été faites à d'autres vannes. Le seuil mitoyen entre les deux écluses ainsi que les piliers et les regards ont été revêtus d'un coulis en ciment de Portland, le fond de l'un de ces derniers étant rempli de béton. Le magasin a été exhaussé, et l'on a posé en-dessous un mur de pierre et de nouvelles sablières. On a construit deux cheminées en brique pour la maison éclusière et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

BREWER'S LOWER MILLS (1 écluse et 1 pont).

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

KINGSTON-MILLS (4 écluses, 1 bassin et 2 ponts).

Deux paires de portes d'écluse ont été renouvelées et des réparations ont été faites aux vannes des écluses. Une longue jetée d'encoffrement a été construite en amont de l'écluse d'amont, afin de permettre aux navires qui attendent leur tour de s'amarrer, amélioration dont le besoin se faisait sentir depuis longtemps. On a aussi construit une petite jetée en aval de l'écluse d'aval pour servir de débarcadère aux chaloupes à gazoline et autres petites embarcations. Le grand pont sur le déversoir a été replanchéié et le radier de l'écluse d'amont a aussi été replanchéié et réparé. Un nouveau porche a été construit à la maison éclusière, et un nouveau toit a été posé à l'allonge du blockhaus—le coût de ces travaux étant déduit du dépôt par MM. Fallon Frères, qui en avaient l'entreprise.

On a exhaussé le chemin allant du déversoir au blockaus sur le barrage en pierre cintré et on l'a nivelé avec de la pierre et du gravier—le travail a été fait à l'entreprise. La pierre pour le remplage des nouvelles jetées d'arrêt et pour les levées a aussi été fournie à l'entreprise.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les réparations qui se font ordinairement tous les printemps, telles que le jointement et le coulage de la maçonnerie, le peinturage des portes d'écluse, etc., ont été effectuées par nos journaliers au mois d'avril.

Les gros moellons de pierre requis pour les réparations de la maçonnerie ont été extraits de la carrière que nous avons louée près de Westport, et livrés durant la saison de navigation, à leur destination le long du canal par nos propres remorqueurs et nos chalands, ainsi que par des bateaux appartenant à des particuliers. Je dois dire que nous avons éprouvé des difficultés à nous procurer la pierre nécessaire à nos travaux de l'an dernier, par suite du fait que la carrière était épuisée. Nous avons transporté le matériel à une autre carrière, mais elle ne pouvait fournir assez de couche. En conséquence, il nous a fallu partager entre nos murs d'écluse les divers rangs de pierre, au lieu de les construire uniformément, parce qu'il nous a été impossible d'extraire de la carrière, en nombre suffisant, les pierres de l'épaisseur voulue.

Les matériaux requis durant l'année, tels que le ciment, le bois de charpente de toute sorte, la peinture, l'huile, la quincaillerie, etc., ont été achetés pour nous par l'agent acheteur du ministère.

DRAGUEURS.

Durant deux semaines, l'été dernier, le dragueur *Rideau* a été employé à enlever, à l'entrée du port de Westport, les pierres qui, durant la saison précédente, avaient été pétardées pour être draguées. Il est ensuite retourné au chenal de la baie Sawlog, en amont de la ville de Smith's-Falls. Ce chenal est maintenant terminé, mais comme il a été creusé à travers des terrains inondés, il sera probablement nécessaire de le nettoyer de temps à autres, vu que de vieux billots et des racines provenant des levées pourraient été amenés par les eaux dans le chenal. Le dragueur a aussi creusé un chenal en amont de l'écluse isolée de Smith's-Falls, puis il a été remorqué aux écluses de Hartwell où il a hiverné, et où l'on a fait des réparations considérables à la charpente en bois de sa coque.

Durant la dernière saison, le remorqueur *Loretta* a été employé comme à l'ordinaire à baliser les battures, à remorquer les chalans, à livrer la pierre, le bois de charpente, le ciment, la peinture, l'huile, etc., le long du canal, et aussi à ses travaux annuels d'inspection. Son appareil de timonerie à vapeur a été remodelé l'hiver dernier et a fonctionné d'une façon beaucoup plus satisfaisante qu'auparavant.

On est à poser un nouveau pont à l'un de nos grands chalans plats de 75 x 25 pieds, lequel chalan sera prêt pour l'ouverture de la navigation et, à l'ouverture de la saison, le dragueur, le remorqueur et quatre chalans seront en excellent état de travailler.

Le tableau ci-dessous indique le maximum et le minimum de profondeur d'eau sur les buscs d'aval des écluses d'aval nos 1 et 47, à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement :—

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston-Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
1911	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
30 avril	15	2	1-3 avril	7	10	24-31 avril	7	7	1-2 avril	7	2
10-11 mai	20	8	1er mai	16	0	20-25 mai	7	9	1-7 mai	7	7
1er juin	17	11	30 juin	13	4	10-23 juin	7	11	1er juin	7	8
1-2 juillet	13	2	30-31 juillet	8	1	26-31 juillet	7	11	5-6 juillet	7	9
15 août	8	8	29-31 août	7	5	1-6 août	7	10	7-13 août	7	9
1-2 septembre	7	1	28-30 septembre	6	0	1-2 septembre	7	10	29-30 septembre	7	0
31 octobre	6	1	29 octobre	5	7	1-19 octobre	7	0	20-31 octobre	6	11
30 novembre	8	5	2-5 novembre	6	0	26-30 novembre	7	0	3-21 novembre	6	10
31 décembre	10	10	1er décembre	8	5	1-2 décembre	7	0	11-17 décembre	6	10
1912											
1-2 janvier	11	0	29-31 janvier	9	0	22-31 janvier	7	0	1-11 janvier	6	10
1er février	8	11	16-18 février	7	11	1-17 février	7	0	23-29 février	6	10
18-25 mars	8	3	1er mars	7	11	31 mars	7	5	1er mars	6	10

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, *M. Soc. Can. I.C.*,
Ingénieur-surintendant

M. W. A. Bowden, ingénieur civil,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 16 avril 1912.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 mars 1912, au sujet des travaux de construction exécutés sur le canal de la Trent et dont le coût est imputable sur le compte du capital.

DIVISION DES LACS ONTARIO ET DU RIZ.

Cette division part de Trenton, sur le lac Ontario, et va jusqu'au lac du Riz, soit une distance de 56½ milles. Il en a été donné une description détaillée dans mon rapport pour 1910.

Pour les fins de construction, cette division a été divisée en 7 sections, dans chacune desquelles les travaux ont été adjugés à l'entreprise. Le prix total des 7 entreprises est approximativement de $5,100,000, montant sur lequel il a été dépensé pour travaux exécutés et matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912, une somme de $2,869,-753.30, soit environ 57 pour 100 du prix global des entreprises.

Il y a dans la division 18 écluses, 14 barrages et 18 ponts. Les écluses 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 13, 14 et 18 sont construites, et 50 pour 100 des travaux aux écluses 4, 11, 12, 16 et 17 sont achevés. Les barrages 2, 3, 5, 6, 7, 11 et 12 sont construits et 50 pour 100 ou plus des travaux des barrages 1, 4, 9 et 13 sont terminés. Onze ponts sont achevés et livrés à la circulation et trois autres ponts sont en voie de construction.

Section n° 1.—Cette section s'étend de Trenton à Glen-Miller, soit une distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière il y a trois écluses, trois barrages et cinq ponts.

Un contrat pour les travaux à faire a été passé avec MM. Larkin et Sangster le 10 de mars 1908, et la valeur des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $905,185.71, soit à peu près 86 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 245,327 verges cubes de terre, de 12,160 verges cubes de roches détachées et de 222,156 verges cubes de roc massif, et dans la confection de 68,909 verges cubes de béton.

Les écluses 1, 2 et 3 sont terminées ainsi que les barrages 2 et 3. 80 pour 100 des travaux de construction du barrage n° 1 sont terminés et le barrage sera achevé au commencement de l'été. Les jetées d'entrée des écluses, ainsi que les petits canaux d'entrée et de sortie sont achevés. Le canal souterrain reliant l'extrémité inférieure du canal qui conduit à l'écluse n° 1 avec l'embouchure de la rivière a été dragué dans la proportion d'environ 33 pour 100, et 62 pour 100 de ce qui reste à creuser ont été forés et pétardés. Le dragage de ce canal, qui consiste en excavation dans le roc, a été confié par les entrepreneurs à M. Robert Weddell qui a l'intention de terminer les travaux durant cette saison. Le 14 mars, un bateau-foret a repris les travaux pour la saison.

La Sidney Electric Power Company a terminé son installation hydro-électrique à l'extrémité ouest du barrage 2. L'outillage consiste en quatre turbines à double rayons et à arbres verticaux, dont le maximum de force est de 1,400 chevaux. Les générateurs de courant alternatif, sont le modèle parasol d'arbre vertical, ayant une capacité normale éprouvée de 750 K.W. à 80 pour 100 de facteur d'énergie ou 937·5 K.W.A. Outre ce matériel, la compagnie a construit, tout près, un grand bâtiment de transformation, qui servira de point de distribution pour toute l'énergie produite entre Trenton et Frankford. Le courant est porté de 6,600 volts, livrées par les usines de

force motrice, à 44,000 volts pour la transmission à diverses parties du pays par trois transformateurs de 3,000 K.W.A. Cette usine a commencé ses opérations le 1er septembre 1911.

En vertu d'un acte daté du 5 juin 1911, la ville de Trenton a transporté à la Couronne le pont tournant à l'extrémité ouest du pont de voitures traversant l'embouchure de la rivière Trent, dans la ville de Trenton. Le pont tournant est maintenant possédé et exploité par le ministère. Il consiste en une petite travée de fermes et offre à la navigation deux passages libres de 70 pieds chacun. La culée de l'ouest et le pilier pivotal sont en maçonnerie de pierre. Le pilier de l'ouest est sur encoffrement. Dans son ensemble, la structure n'est pas en excellente condition, et dans quelques années il faudra probablement construire un nouveau pont en aménageant une largeur plus considérable pour le passage des navires.

Le chemin de fer Canadien-Nord traverse la rivière à environ 2,000 pieds en amont de son embouchure, sur un pont consistant en huit travées de 65 pieds en fermes d'acier, et une plaque tournante qui laisse à la navigation 70 pieds de passage libre. Le pont a été construit par la compagnie de chemin de fer qui l'a achevé le 12 juillet 1911 et qui l'a ouvert à la circulation vers le 1er août 1911.

La substruction du pont de la voie de garage Gilmour à l'écluse n° 1 est bâtie jusqu'au niveau de l'eau, mais ne saurait être achevée avant que l'on ait pris une décision définitive au sujet du type de la superstructure.

La ligne-mère du chemin de fer Grand-Tronc traverse le canal en aval de l'écluse n° 1 sur un pont à haut niveau construit par la compagnie en vertu d'une convention datée le 9 juin 1909. Le pont a été achevé et livré à la circulation le 2 juillet 1910. Il est aménagé pour trois voies et laisse une hauteur totale de 27 pieds au-dessus du niveau maximum des eaux hautes du lac Ontario.

L'une des travées fixes de l'extrémité est du pont de la grande route de Glen-Miller a été démolie et remplacée par une travée tournante qui a été ouverte à la navigation à la fin de février 1909.

Il est très probable que tous les travaux qui restent à faire dans cette section seront terminés durant cette saison.

Section n° 2.—Cette section part de Glen-Miller et va jusqu'à Frankford, soit une distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière il y a 3 écluses, 3 barrages et 1 pont.

Un contrat pour les travaux à faire a été passé avec MM. Dennon et Rogers le 30 mai 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $370,873.70, soit environ 51 pour 100 sur le prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 82,481 verges cubes de terre, de 12,876 verges cubes de roches détachées et de 80,988 verges cubes de roc vif, et dans la confection de 44,234 verges cubes de béton.

Les écluses 5 et 6 sont construites ainsi que les barrages 5 et 6, à l'exception de la plate-forme, à travers le sommet des piliers du barrage 5. On a construit 40 pour 100 de l'écluse et du barrage 4. Ces deux constructions devraient être terminées en commencement de l'automne. Les jetées d'amont et d'aval des écluses 5 et 6 sont construites et leurs chenaux d'entrée sont en partie creusés. On a enlevé 90 pour 100 du déblai de roche au-dessus de l'eau, mais 21 pour 100 seulement du roc au-dessous de l'eau. La majeure partie de ce dernier travail qui reste encore à faire se trouve dans le chenal de la rivière en aval du barrage n° 6.

La municipalité du comté d'Hasting a reconstruit l'an dernier le pont de la grande route sur la rivière Trent. Le nouveau pont consiste en une substruction en béton supportant 5 travées de fermes boulonnées de 100 pieds avec pavé en béton qui ont été fabriquées et érigées par l'*Ontario Bridge Company*, limitée, de Toronto. Il est relié par une levée en terre au pont tournant construit sur le canal au printemps de 1910. La chaussée qui relie ces ponts et la culée est du pont du canal étaient assez avancées l'automne dernier pour permettre l'ouverture des ponts à la circulation le 18 novembre.

La Sidney Electric Power Company, est à construire une usine hydro-électrique en arrière de l'extrémité ouest du barrage n° 5, pour la production complète de l'énergie électrique à cet endroit. Elle espère que cette usine fonctionnera vers la mi-été. Le courant sera livré à un voltage réduit à la grande station de transformation au barrage 2, où il sera augmenté pour être transmis aux diverses parties du pays.

Les travaux sur cette section avancent lentement, et il faudra au moins deux ans aux entrepreneurs avec un personnel bien organisé et bien outillé pour achever leur entreprise.

Section n° 3.—Cette section part de Frankford et va jusqu'à un point à trois milles à l'ouest de Glen-Ross, soit une distance de 7½ milles. A Glen-Ross, il y a une écluse, un barrage et deux ponts.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la "Canadian General Development Company", le 24 avril 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $181,042.32, soit à peu près 63 pour 100 du prix de l'entreprise.

L'écluse et le barrage n° 7 à Glen-Ross, et le petit canal en amont et en aval de l'écluse sont terminés. Les ponts sur le canal à Frankford, en amont de l'écluse, pour les voitures et pour le chemin de fer Ontario Central sont aussi finis et ont été ouverts à la circulation. Les convois ont commencé à circuler sur le pont du chemin de fer de l'Ontario Central le 29 avril 1909.

Tous les travaux sur cette section sont terminés, à l'exception du dragage de la rivière. Il n'a été fait aucuns travaux de creusage l'année dernière, vu que les entrepreneurs n'ont pas de dragueurs sur les lieux et attendent pour commencer les opérations qu'ils puissent en faire venir un du lac Ontario.

Section n° 4.—Cette section part d'Adam's-Landing, qui se trouve à 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, et va jusqu'à Campbellford, soit une distance d'environ 14 milles. Il y a entre la baie de Bradley et Campbellford 5 écluses, 3 barrages, 4 ponts et 1 mille de mur de soutènement en béton qui enclôt la rivière à travers la ville de Campbellford. Il a aussi été fait des travaux considérables d'excavation dans la terre et le roc.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson le 22 juin 1910, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $425,252.74, soit environ 32 pour 100 de la valeur de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 131,130 verges cubes de terre, 2, 200 verges de pierres détachées et de 93,430 verges cubes de roc, et dans la confection de 45,860 verges cubes de béton.

L'écluse n° 10 est construite et l'on a posé 61 pour 100 du béton dans les écluses 11 et 12. Le reste sera posé au commencement de l'été. On a fait 35 pour 100 des travaux de construction du barrage n° 9, mais il ne sera achevé que lorsque tous les travaux relatifs au barrage n° 8 auront été faits. On a éprouvé l'été dernier beaucoup de difficulté au sujet de la construction de ce barrage, vu la profondeur imprévue à laquelle on a trouvé la surface de la roche de fond au centre de la rivière sur une distance d'environ 75 pieds, mesurée le long de l'axe du barrage. Afin de pouvoir contenir l'eau dans ce trou d'environ 25 pieds de profondeur, les entrepreneurs ont dû augmenter de beaucoup l'outillage de leurs pompes, comparativement à ce qu'ils avaient jugé suffisant pour assécher les fondations. Ce contre-temps a été cause que le barrage n'a pu être achevé à la dernière saison. Le mur en béton reliant l'arrière du barrage à la tête de l'île Meyers est achevé.

Le coursier d'alimentation par la force motrice en aval du barrage 9 est construit ainsi que le mur en béton qui le relie à l'extrémité est du barrage.

Le coursier d'alimentation pour la force motrice à la tête de l'écluse 12, les jetées de l'entrée d'amont de l'écluse et le mur de soutènement qui les relie au coursier sont achevés.

Le ponceau en béton sous le canal, à peu de distance en amont de l'écluse 12 est construit et utilisé, ainsi qu'environ un demi-mille de tuyaux d'égout posés le long du chemin en gravier, lequel égout se décharge dans le ponceau.

Les piliers du pont de la grande route, à travers la tête de l'écluse 12 sont construits, et l'on a érigé 90 pour 100 de la superstruiture du pont.

La substruction pour le pont de la voie de garage de chemin de fer de la fabrique de papier Northumberland est construite, mais l'entreprise de la superstructure n'ayant pas encore été adjugée, un viaduc en bois de charpente a été construit sur le canal tout près de l'extrémité sud des piliers pour prolonger provisoirement la voie de garage de l'autre côté du canal. La déviation a été achevée l'hiver dernier et elle a été utilisée vers le 1er février.

Les murs talutés en béton dans les levées formant le prisme du canal en amont de l'écluse 12 sont construits dans la proportion de 90 pour 100, et l'on a enlevé environ 70 pour 100 du déblai pour le prisme.

Le 3 août 1911, on a détourné le ruisseau de la Truite dans l'aqueduc construit à cette fin au nord du chemin de fer Grand-Tronc, et l'on a achevé les ponts à ses deux extrémités pour les passages du chemin de gravier et de la rue Balaclava, en décembre dernier.

Durant cette saison, tous les travaux relatifs aux écluses 10, 11 et 12, et le petit canal en amont de ces écluses seront achevés. L'écluse 9 et le barrage 8 seront aussi construits. Pour cette construction, 27,000 barriques de ciment ont été livrés sur le terrain durant l'hiver. On construira aussi une partie des murs de la rivière entre les ponts du chemin de fer Grand-Tronc et de la grande route dans la ville de Campbellford, ainsi que la substruction de la travée à bascule du pont de la grande route, pourvu que le vieux barrage de Campbellford soit enlevé de bonne heure cet été. Les entrepreneurs ont, sur la section un matériel valant environ $80,000 et se préparent à faire beaucoup de travail cette année. Il faudra deux saisons pour achever les constructions sur cette section, et trois pour achever le déblai.

Section n° 5.—Cette section part de Campbellford et va jusqu'à la baie du Corbeau, soit une distance de 3 milles. Sur cette section il y a 2 écluses, 2 barrages et environ un demi mille de mur en béton pour enclore la rivière à travers Campbellford.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Brown et Aylmer le 28 septembre 1907, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $500,466.86, soit environ 74 pour 100 du prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 110,980 verges cubes de terre, de 26,310 verges cubes de roches détachées et de 44,770 verges cubes de roc vif et 51,695 verges cubes de béton.

Les écluses 13 et 14 et les barrages 11 et 12 sont construits, ainsi que 65 pour 100 des murs de la rivière. Le creusage du chenal conduisant de la baie du Corbeau à l'écluse 14 est terminé. Il a été balayé et jugé satisfaisant. Le 5 juillet dernier, les entrepreneurs ont éclusé leur flottille de dragueurs en descendant l'écluse et ont continué à draguer durant le reste de la saison à son entrée d'aval. Les portes de l'écluse n'étant pas construites, les entrepreneurs ont érigé sur les buscs d'aval des portes provisoires formées de charpentes de portes empilées les unes sur les autres. Pour les portes d'amont, des pièces d'aiguilles de pertuis ont été placées dans les gaînes à la tête de l'écluse et utilisées de cette manière. Pendant que l'écluse était remplie, nous avons éprouvé la vanne à charriot de 4 à 5 pieds sous une colonne d'eau de 23 pieds décrits dans mon rapport annuel de 1910. Deux hommes ont pu soulever la vanne à une hauteur de 8 pouces, alors que le poids est devenu trop lourd pour eux. Quatre hommes ont pu facilement manœuvrer les vannes. Le maximum d'observation du dynamomètre pour la vanne de droite en aval a été de 140 livres appliquées à un rayon de 4 pieds. Si l'on considère que les vannes étaient en position depuis deux ans et qu'elles n'avaient jamais servi, elles ont fonctionné d'une façon très satisfaisante.

L'outillage de la Seymour Power & Electric Company au barrage 11 et l'usine municipale de Campbellford au barrage 12 ont fonctionné durant toute l'année.

Aucun travail n'a été fait dans le chenal de la rivière entre le pont de la grande route de Campbellford et l'écluse 13. Il faudra au moins deux saisons pour terminer le dragage sur cette section.

Section n° 6.—Cette section part de l'extrémité d'aval de la baie du Corbeau et va jusqu'à un endroit situé à 1,000 pieds à l'ouest du pont de Heeley-Falls, soit une distance d'environ 3 milles. Il y a 3 écluses, 1 barrage et 1 pont sur cette section. Il y a des travaux considérables d'excavation à faire dans la terre et dans le roc. Du côté ouest de la rivière sera construit un petit canal qui servira à l'ascension de 76 pieds entre la baie du Corbeau et le bief de 14 milles entre Heeley-Falls et Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson le 23 mai 1910, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $262,596.87, soit environ 50 pour 100 du prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 24,650 verges cubes de terre, de 20,400 verges cubes de roches détachées et de 85,470 verges cubes de roc solide, et dans la confection de 33,089 verges cubes de béton.

60 pour 100 des écluses 16 et 17, et 70 pour 100 du barrage 13 sont construits. Le mur de soutènement reliant les écluses au barrage est aussi construit dans la proportion d'environ 50 pour 100. La substruction de la travée tournante que l'on est à placer à l'extrémité est du pont de la route de Heeley-Falls est achevée, et la superstructure, qui a été livrée sur le terrain, sera érigée de bonne heure cet été. Les travaux d'excavation du canal reliant les écluses 16 et 15 et des fondations de celle-ci ont été partiellement exécutés.

L'Eastern Power Company, Limitée, qui fait affaires en vertu du bail n° 18,527, passé en faveur de la Northumberland-Durham Power Company, a donné l'entreprise de la construction d'une usine de force motrice, etc., pour le développement complet de l'énergie hydro-électrique en cet endroit, laquelle usine sera prête à fonctionner dès que seront achevés les travaux de la section n° 6.

Il est probable que tous les travaux en béton de cette section seront terminés durant cette saison, mais l'excavation ne sera achevée qu'au cours de l'été de 1913.

Section n° 7.—Cette section part de Heeley-Falls et va jusqu'au lac du Riz, soit une distance d'environ 19¼ milles.

Les principaux travaux consistent dans le dragage de la rivière, d'où il faudra extraire de grandes quantités de terre et de roc, et dans la construction d'une nouvelle écluse et d'un barrage à Hastings, d'un nouveau pont tournant plus grand à Trent-Bridge, et de nouvelles jetées conductrices pour le pont du chemin de fer du Grand-Tronc à Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la "Randolph MacDonald Co., Ltd.", le 4 janvier 1909, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $224,385.10, soit environ 52 pour 100 du prix de l'entreprise. Voici quels sont les travaux les plus importants qui ont été faits: extraction de 17,718 verges cubes de terre, de 16,703 verges cubes de roches détachées et de 37,050 verges cubes de roc vif et confection de 12,080 verges cubes de béton.

La nouvelle écluse, à Hastings, a été terminée et les navires ont commencé à y circuler le 30 mars 1911 et ont continué durant toute la saison. Le barrage est à peu près à moitié construit et sera probablement achevé au commencement de l'automne. Après avoir travaillé durant toute la saison pour essayer d'assécher la fondation de la moitié nord du barrage, les entrepreneurs ont réussi à construire trois vannes à l'extrémité nord, et les quatre vannes à travers le coursier Fowld sur la rive sud. La principale cause de la difficulté, c'est qu'on se servait de l'ancien barrage comme partie du bâtardeau entourant l'emplacement de la nouvelle structure, ce qui a eu pour résultat un fiasco complet, après avoir perdu cinq mois à essayer d'aveugler les fuites d'eau à travers en-dessous de ce barrage.

Le pilier pivotal et les culées pour la nouvelle travée tournante de Trent-Bridge sont construits et la superstructure est complétée. Le pont a été ouvert à la circulation le 5 juin 1911. Les piliers de dérivation seront probablement construits cette saison.

Le nouveau pilier de dérivation pour le pont du chemin de fer Grand-Tronc est construit, et c'est une grande amélioration pour la navigation en cet endroit.

Les 30 pour 100 de déblai enlevé sur la section jusqu'à cette date ont été pris surtout entre Hastings et le lac du Riz. Sur cette partie de la rivière, on a fait 90 pour 100 des travaux d'excavation. La flottille de dragueurs comprend maintenant deux dragueurs à cuillère, deux bateaux-foreurs, 2 remorqueurs et plusieurs chalans à bascule. Il faudra au moins trois ans avec cet outillage pour terminer les travaux.

BARRAGE DE BURLEIGH-FALLS.

Un contrat pour la construction du barrage, dont une description a été donnée dans le rapport de l'an dernier, a été passé avec MM. Bishop et Buchanan le 14 décembre 1909, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $48,746.20, soit environ 83 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les travaux en béton sont terminés, sauf le mur d'appui de deux vannes et les les plateformes sur cinq vannes. Tous les travaux de l'entreprise seront achevés au commencement de l'été.

SECTION DE LINDSAY.

La construction de l'écluse, du barrage et de la substruction du pont de voitures de la rue Wellington, formant partie de l'entreprise de MM. Ritchie & Cie a été achevée en septembre 1910, au coût de $42,099.41. La nouvelle écluse a été ouverte à la navigation en juillet 1910.

L'entreprise de la Hamilton Bridge Co., pour la superstructure du pont à bascule, modèle Strauss, dont une description a été donnée dans le rapport de l'année dernière, a été achevée l'été dernier, au coût de $17,550.78, y compris l'outillage électrique. Le pont a été ouvert à la circulation le 27 avril 1911 et son fonctionnement mécanique et électrique durant la dernière saison a été très satisfaisant.

SECTION DE ROSEDALE.

Les travaux sur cette section consistent dans la construction d'un canal à travers l'étroite péninsule située entre le lac Cameron et le lac Balsam, d'un dock et d'un barrage, et dans le dragage de la rivière des Goélands entre son confluent avec le canal et l'eau profonde dans le lac Balsam. Cette partie du canal aura les mêmes dimensions que dans la division des lacs Ontario et du Riz.

Un contrat pour les travaux à faire sur cette section a été passé avec la "Randolph Macdonald Co., Ltd." le 24 février 1908, et la valeur des travaux exécutés et les matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $249,987.85, soit environ 90 pour 100 du prix de l'entreprise.

L'écluse et le barrage sont construits et utilisés depuis 1910. Tous les travaux compris dans l'entreprise sont virtuellement terminés, sauf le dragage qui sera probablement terminé vers la mi-été, alors que la flottille de dragueurs de la compagnie se transportera à la section n° 7, division des lacs Ontario et du Riz.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Cette division renferme deux sections. La section n° 1 s'étend à partir de la baie de Cook, lac Simcoe, jusqu'au débarcadère Holland, sur la branche est de la rivière Holland, une distance de 8½ milles, et la station n° 2 depuis le débarcadère Holland jusqu'à Newmarket, soit une distance de 4¾ milles. La section entière n° 1 est au niveau du lac Simcoe, et l'ascension totale de 43 pieds entre le débarcadère Holland et Newmarket sera rachetée au moyen de trois écluses.

Section n° 1.—L'entreprise pour la construction de cette section, comprenant du dragage principalement, a été adjugée à la *Lake Simcoe Dredging Company* le 30 août 1906.

La compagnie abandonna son entreprise à l'automne de 1907. Le ministère résilia ce contrat en mai 1908. Depuis lors aucun travail n'a été fait sur cette section, sauf un peu de défrichement de l'emplacement du canal que le ministère, l'automne dernier a fait faire à la journée.

Section n° 2.—Un contrat pour les travaux à faire sur cette section, qui comprennent la construction de 3 écluses, de 3 barrages, de quatre ponts de voie publique et d'un dock, l'extraction d'une grande quantité de terre, la confection d'un mur de revêtement en pierre, etc., a été passé avec M. John Riley le 12 février 1908. Ce contrat fut transporté par M. Riley à MM. Russell, Dill et Lothian le 19 février 1908, et ces derniers le transportèrent à leur tour, le 19 février 1908, à la "York Construction Co., Ltd."

La valeur totale des travaux effectués et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1912 se chiffre par $522,675.54, soit environ 83 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les trois écluses et barrages sont construits ainsi que les ponts de Green-Lane, du chemin de la Concession et de la rue Yonge, lesquels sont ouverts à la circulation. Le bassin de Newmarket et les murs du dock sont construits, et l'on a enlevé, sur la section environ 81 pour 100 du déblai. Les excavations qui restent à faire se trouvent principalement sur le niveau du lac Simcoe, en aval de l'écluse n° 1.

En décembre dernier, le gouvernement a décidé d'abandonner les travaux sur la division de la rivière Holland et en conséquence, il a accepté la résiliation du contrat de la York Construction Company le 31 décembre 1911, cette compagnie devant exécuter, en vertu d'une convention spéciale, certains travaux inévitables relatifs aux abords des ponts de la deuxième concession et de la rue Yonge, lesquels travaux seront bientôt achevés. On est maintenant à préparer une estimation finale des travaux exécutés en vertu du contrat primitif.

PONT DU CHEMIN DE QUEENSVILLE.

Ce pont traverse la branche est de la rivière Holland, à environ 2 milles au nord du chemin de Bradford, à Holland-Landing. Il a été entièrement terminé au mois de juin 1908 et est ouvert à la circulation depuis le mois d'août 1907.

PONTS.

Un contrat a été passé avec la "Hamilton Bridge Works Co., Ltd.", le 10 octobre 1908, pour la fabrication de 6 ponts tournants de voie publique et d'un pont tournant de chemin de fer.

L'entreprise a été achevée en décembre dernier au coût total de $73,160. Le pont de Glen-Miller a été ouvert à la circulation à la fin de février 1909.

Le pont de Frankford a été achevé en juin 1910, mais n'a été ouvert à la circulation que le 18 novembre 1911.

Le pont de grande route de Glen-Ross a été achevé et ouvert à la circulation le 29 avril 1909.

Le pont de Green-Lane, division de la rivière Holland, a été ouvert à la circulation en mars 1909.

Le pont de la deuxième concession, à la tête de l'écluse n° 2, division de la rivière Holland, a été ouvert à la circulation le 23 octobre 1911. Le pont de la rue Yonge, à la tête de l'écluse n° 1, a été ouvert à la circulation le 28 février 1911.

Le 6 avril 1910, un contrat a été passé avec la "Hamilton Bridge Works Co., Ltd.", pour la construction d'un pont de voie publique à bascule et à tourillon du type Strauss sur la rue Wellington, à Lindsay. Ce pont a été ouvert à la circulation le 27 avril 1911.

Le fonctionnement mécanique et électrique du pont durant la dernière saison a été très satisfaisant. L'outillage électrique a été fabriqué et installé par la Canadian General Electric Co., Limited.

Le 24 octobre 1910, un contrat a été passé avec la "Cleveland Bridge and Engineering Co., Ltd.", pour la construction de pont-levis à Heeley-Falls et à Trent-Bridge, division des lacs Ontario et du Riz.

La travée tournante à Trent-Bridge a été ouverte à la circulation le 5 juin 1911.

La travée pour le pont de Heeley-Falls a été livrée sur le terrain et sera érigée au commencement de l'été.

Le 30 juin 1911, un contrat a été passé avec la "Hamilton Bridge Work Co., Ltd.", pour la fabrication et l'érection d'un pont de grande route, du type Strauss, sur le canal à la rue Bridge, à Campbellford, Ontario. Le pont sera à un seul tablier du type à tourillon, consistant en une travée mobile de 108 pieds à ferme complète et en une travée à tour de 35 pieds portant le contre-poids. On est maintenant à le fabriquer et il sera probablement érigé cet été. Il fonctionnera à l'électricité.

Le 4 août 1911, un contrat a été passé avec la Dickson Bridge Works Company, Ltd., de Campbellford, Ont., pour la fabrication et l'érection d'une travée tournante de pont à voitures au-dessus de la tête de l'écluse n° 12, division des lacs Ontario et du Riz. L'acier a été fabriqué et érigé sur place et le pont sera achevé au commencement de l'été.

VENTELLES POUR ÉCLUSES.

Ventelles "Wagon".—Un contrat pour la fabrication et l'installation des ventelles "Wagon" nécessaires pour les siphons des nouvelles écluses et les vannes du canal a été passé avec la "Dominion Bridge Company" le 5 octobre 1908, et depuis cette date les ventelles pour les écluses 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz et celles pour l'écluse de Rosedale ont été installées. Les cadres des ventelles pour l'écluse n° 4 sont en place et ceux de l'écluse n° 3 et les siphons ont aussi été livrés sur les lieux ainsi que ceux du siphon à l'écluse n° 17. Toutes les pièces de fer et d'acier pour le reste des ventelles et des cadres de ventelles ont été fabriquées et sont emmagasinées dans les cours de la "Dominion Bridge Company", à Montréal, d'où elles pourront être expédiées à demande. Une description de ces ventelles est donnée dans le rapport de l'an dernier.

Ventelles cylindriques.—Le 6 avril 1911, un contrat a été passé avec la "William Hamilton Company, Ltd.", pour la fourniture et l'installation de ventelles cylindriques pour les écluses 11 et 12 (Ranney-Falls) et 16 et 17 (Heeley-Falls) de la division des lacs Ontario et du Riz. Ces ventelles sont maintenant entreprises dans les chantiers de la compagnie à Peterboro. Elles seront livrées et érigées dans les écluses l'été prochain.

MACHINES À ACTIONNER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Un contrat a été passé avec M. Herbert B. Collier, le 7 mai 1909, pour la fourniture et la livraison des machines, accessoires d'ancrage et tourillons nécessaires pour les portes des nouvelles écluses le long du canal. La compagnie William Hamilton, de Peterborough, est à fabriquer ces machines, etc.

Les machines, accessoires d'ancrage et tourillons pour les écluses de Rosedale et de Lindsay et pour les écluses 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz ont été installés, et tout le matériel pour les autres écluses de cette division a été livré sur les lieux.

AIGUILLES AUX TÊTES DES ÉCLUSES POUR CAS D'ACCIDENT.

Le 5 avril 1911, un contrat a été passé avec la "Dominion Bridge Company, Limited", pour la fourniture, livraison et installation de 7 séries d'aiguilles et de ponts en acier. Ils sont maintenant en partie manufacturés et seront placés cet été aux têtes des écluses 6, 7, 12, 14, 17 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz et de l'écluse Rosedale. Les pièces en acier à mortaise pour ces aiguilles ont déjà été posées dans toutes les écluses, excepté le n° 17.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Ciment.—Environ 154,000 barils de ciment de Portland ont été employés sur le canal au cours de l'an dernier. Ce ciment a été fourni et livré par la " Canada Cement Company et l' " Alfred Rogers Company, Limited ".

On est à préparer des plans et devis pour les portes des 17 autres écluses de la division des lacs Ontario et du Riz.

Levés des lacs.—Aucune carte des lacs qui font partie du réseau de navigation de la Trent n'a encore été faite, et afin de nous permettre de dresser une série de cartes exactes de ces eaux intérieures, des levés hydrographiques des lacs ont été commencés il y a quatre ans et poursuivis par intervalles. Il a été fait très peu de chose à cet égard l'hiver dernier.

Les travaux de campagne, comprenant les lacs du Riz, Lovesick, Cameron et Balsam sont terminés et l'on a rapporté une partie considérable des levés faits sur la rivière Otonabi, le lac de l'Esturgeon et la rivière Scugog.

Rivière Severn.—Conformément aux instructions reçues en décembre dernier, on est à faire un levé très complet de la rivière Severn, en vue de la préparation des plans et devis pour les travaux de canalisation de la rivière aux mêmes dimensions que la division des lacs Ontario et du Riz. Les travaux ont commencé de bonne heure en janvier, sous la direction de M. E. B. Jost et depuis lors on a fait beaucoup de travail de campagne entre la baie de Matchedash et les Ragged Rapids.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur-surintendant.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DU SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 24 avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation du canal de la Trent, depuis le 1er avril 1911 jusqu'au 31 mars 1912.

L'étendue du canal aujourd'hui terminé et exploité est la même que l'année dernière, soit de 160 milles.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

	Ouverture.	Fermeture.
Division Peterborough-Hastings......	15 avril.	16 décembre.
Division Peterborough-Lakefield......	1 mai.	11 novembre.
Division Lakefield-Fenelon-Falls......	20 avril.	21 novembre.
Division du lac Balsam-Simcoe......	15 mai.	1 novembre.

OUVERTURE DE L'ÉCLUSE D'ASCENSION DE PETERBOROUGH.

L'écluse d'ascension hydraulique de Peterborough a été ouverte le 9 mai.

DES CHUTES DE HEALEY À BOBCAYGEON.

Les travaux suivants ont été faits durant l'année dans la division de Healey-Falls à Bobcaygeon:

Débarcadère de Kylie.—On a construit au débarcadère de Kylie une excellente écluse dans l'intérêt de la navigation.

Pont tournant de Hastings.—On a fait des réparations considérables au pont tournant de Hastings.

Bassin-débarcadère de Dummit, lac du Riz.—On a fait beaucoup de réparations au bassin-débarcadère de Dummitt, lac du Riz.

Bassin de Smithson, rivière Otonabi.—On a fait des réparations générales au bassin de Smithson, rivière Otonabi.

Rivière Otonabi.—On a fait beaucoup de dragage dans la rivière Otonabi à Yan- navigable pour les navires les plus gros de la route fluviale de la Trent, ce qui a de beaucoup facilité la navigation.

Bassin de Campbelltown, rivière Otonabi.—Un nouveau bassin a été construit au débarcadère de Campbellton, au coût de $1,300.

Rivière Onotabi.—On a fait beaucoup de dragage dans la rivière Onotabi à Yankee-Bonnet, au coût de $4,373.17.

Bassin de Peterborough, à Peterborough.—On est à construire un splendide bassin de $20,000. Ce sera une grande amélioration pour le transport des marchandises et des touristes le long du canal de la Trent.

Barrage d'amont, à Peterborough.—On a fait des réparations considérables au barrage d'amont de Peterborough.

Ecluse hydraulique d'ascension de Peterborough.—On a installé, au coût de $4,490.30, un nouveau système d'éclairage électrique à l'écluse hydraulique d'ascension de Peterborough. Ceci améliore de beaucoup l'aspect de l'écluse et permet d'écluser les bateaux durant la nuit. On a aussi construit deux maisons éclusières, l'une pour le maître-éclusier et l'autre pour l'aide-éclusier, au coût d'environ $3,000 chacune. Il a fallu faire des travaux considérables aux levées de l'écluse d'ascension hydraulique de Peterborough. Un perré en terre battue a été mis dans la levée du canal en amont de l'écluse d'ascension, du côté ouest, de 175 pieds de longueur, sur 13 pieds de profondeur à environ 40 pieds en amont de l'ouvrage en béton au nord. Un autre perré a été mis du côté est du mur en aile. Il a 40 pieds de longueur sur 13 pieds de profondeur. Ceci empêche l'eau de suinter au-dessous de l'escalier de l'écluse. Environ 500 arbres ont été plantés pour donner de l'ombre sur les bords du canal entre l'écluse d'ascension et Nassau. Cela améliorera de beaucoup l'aspect de cette importante route fluviale. On a repeinturé la structure en acier sur l'écluse d'ascension.

Estacades, glissoires et barrages.—On a replanchéié les plateformes sur les barrages entre Peterborough et Lakefield, savoir: le barrage de Nassau, les barrages n[os] 5, 4, 3, 2 et le barrage de Lakefield.

Peinturage.—Les portes des écluses n[os] 5, 4, 3, 2 et Lakefield ont été repeinturées ainsi que les maisons éclusières entre l'écluse d'ascension de Peterborough et Lakefield.

Dragage.—On a fait beaucoup de dragage entre Lakefield et la pointe Young au bassin de Lakefield et au goulet de Henderson, jusqu'à une profondeur de 9 pieds.

Barrages flottants et glissoires.—On a réparé et replacé, sur un parcours d'environ quatre milles, les barrages flottants séparant le chenal des vapeurs de celui des billots.

Pointe-Young.—L'outillage du gaz a été réparé à la Pointe-Young.

Lac Rocheux.—On a repeinturé et replacé les bouées dans le lac Rocheux.

Bassin de Mont-Julien au débarcadère de Mont-Julien.—Un nouveau dock a été construit au Mont-Julien. C'est un dock d'encoffrement rempli de pierre et de gravier.

Dock de la Plage Sud, lac Clair.—On a construit un nouveau dock à la plage Sud au lac Clair.

Pointe-Young.—On a construit une nouvelle jetée en béton à l'entrée d'aval des écluses de la Pointe-Young.

Lac Chemong.—On a construit à Selwyn une bonne jetée-débarcadère, au coût de $1,300.

Buckhorn.—On a construit à cet endroit trois nouvelles jetées en béton armé, deux à l'entrée du bief d'aval, et une à l'entrée du bief d'amont.

Matériel.—Tout le matériel a été entretenu en bon état de réparations. On a construit un nouveau chalan, n° 13, de 75 pieds de longueur sur 17 pieds de baux.

Bobcaygeon.—On a repeinturé et tapissé la maison éclusière en cet endroit.

DE BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

Voici quels sont les travaux qui ont été faits dans cette division durant l'année

Dragage.—On a fait beaucoup de dragage dans la rivière Scugog, et ce travail a duré environ trois mois. Le travail consistait en déblai de roche, commençant à la nouvelle écluse, rue Lindsay, et s'étendant jusqu'en aval du pont de la rue Wellington. On a enlevé environ 5 pieds de roc, formant ainsi un chenal de 9 pieds.

Rivière Scugog.—Deux nouveaux appareils à gaz Siche ont été installés dans les phares de la rivière. On a repeint les bouées indiquant le chenal navigable. Les ponts tournants à la rue Lindsay et le pont Ops ou pont sud de la rue Lindsay ont été repeints et replanchéiés.

Chenal navigable entre Lindsay et Port-Perry.—On a placé dans la rivière 66 nouvelles bouées indiquant le chenal de navigation.

Lac de l'Esturgeon.—On a fait beaucoup de dragage dans le lac de l'Esturgeon. Douze nouvelles bouées ont été placées à l'entrée conduisant à la rivière aux Chutes-Fénelon, et à l'entrée de la vieille rivière Lindsay conduisant au lac de l'Esturgeon, ce qui permet aux vapeurs de suivre le chenal.

Chutes Fénelon.—Le pont tournant à l'écluse a été replanchéié et les portes d'écluses ont été repeintes, ainsi que les maisons éclusières qui ont aussi été tapissées, D'autres menues réparation ont été faites à cet endroit.

Rosedale.—La maison éclusière a été repeinte et tapissée.

DU LAC BALSAM AU LAC SIMCOE.

Voici quels sont les travaux qui ont été faits cette année dans la division comprise entre le lac Balsam et le lac Simcoe (distance de 18 milles).

Lac Balsam.—On a repeint et replacé les bouées sur le lac Balsam et dans le canal entre le lac Balsam et l'écluse d'ascension de Kirkfield.

Ecluse d'ascension de Kirkfield.—On a fait à l'écluse d'ascension de Kirkfield, beaucoup de dragage consistant en déblai de roche, au coût de $8,000. Les murs dans le bief d'amont de l'écluse d'ascension de Kirkfield ont été réparés avec le nouveau ciment au coût d'environ $2,000. La structure en acier a été nettoyée et repeinte par la Canadian Sand Blast Company, au coût d'environ $3,000. Les maisons du maître-éclusier et de l'aide-éclusier ont été repeintes et tapissées. Les portes d'acier à Balsover et au Boundary-Road ont été repeinturés. On a fait beaucoup de mur en pierre perdue le long du canal en cet endroit.

EAUX DE RÉSERVOIRS.—RIVIÈRE AU GOÉLAND.

Barrage du lac de Douze-Milles.—Nouveau barrage au lac des Douze-Milles, lots 9 et 10, concession 9, township de Minden. Ce barrage a 132 pieds de longueur avec deux déversoirs de 25 pieds et des plateformes en béton armé. On a fait sauter un barrage naturel de roc et la décharge entre le lac des Douze-Milles et le lac de la Montagne a été baissée de 4 pieds. Ce barrage a été construit pour hausser de 3 pieds l'eau du lac des Douze-Milles, donnant une profondeur de 7 pieds d'eau sur une superficie de 4,000 acres, ce qui, apparemment donne beaucoup de valeur à ce réservoir.

Lac de la Truite.—On a construit sur le lac de la Truite, dans le township de Sherbourne, un barrage en bois de 95 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 9 pieds de hauteur. A l'extrémité du barrage en bois on a construit une levée en terre de 96 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur à la base et de 10 pieds de largeur au sommet.

Lac du Faucon.—Des réparations générales ont été faites à la maison du gouvernement au lac du Faucon, et l'on a fait en cet endroit beaucoup de nettoyage et d'autres réparations. Le glissoir au barrage n° 2, rivière du Faucon, a été prolongé de 60 pieds.

Barrage de la Pierre Rouge.—Le vieux barrage en bois sur la décharge principale a été gravelé et des réparations générales y ont été faites.

Barrage du lac Croche, township de Harbourne.—On a placé dans ce barrage un nouveau jeu d'aiguilles de pertuis

RIVIÈRE BRÛLÉE.

Barrage de Drag-Lake.—On a érigé une nouvelle plateforme et fait des réparations générales à ce barrage.

Barrage du Lac Blanc, township de Galway.—On a construit à cet endroit, sur l'emplacement de l'ancien barrage en bois, un nouveau barrage en béton de 250 pieds de longueur et de 9 pieds de hauteur avec un déversoir de 14 pieds. Un nouveau glissoir en béton, de 25 pieds de longueur, avec pont de grande route en béton a été construit au-dessus du glissoir à l'endroit nommé chemin du Lac Blanc, le glissoir traversant la route.

Barrage du lac de la Savane, township de Galway.—Ce barrage a été gravelé, de nouvelles aiguilles de pertuis ont été posées et on y a fait des réparations générales.

Barrage du grand lac de l'Ours, township de Glamorgan.—Une nouvelle plateforme a été érigée sur le barrage.

Barrage du lac Grace, township de Monmouth.—De menues réparations ont été faites au barrage à cet endroit.

RUISSEAU DE MISSISSAUGUA.

Barrage du lac au Goéland, township de Harvey.—Un jeu de nouvelles aiguilles a été mis dans ce barrage.

Barrage de Scott.—On a fait beaucoup de réparations à ce barrage.

RIVIÈRE SQUAW.

Barrage de la rivière Squaw.—On a construit un solide barrage en bois sur la rivière Squaw, lot 10, concession 4, township de Cavendish. Le barrage a 20 pieds de hauteur, 150 pieds de longueur, et sera très précieux comme réservoir

RUISSEAU DE DEER-BAY.

Barrage du lac Cox, township de Burleigh.—Ce barrage a été reconstruit.

Barrage du lac du Compas.—Ce barrage est situé sur les eaux de Deer-Bay, dans le township de Burleigh, et il a été reconstruit.

Barrage du lac de la Grue.—Le barrage a été reconstruit et des réparations considérables ont été faites au glissoir.

Barrage du lac de l'Anguille.—On a fait des réparations générales au barrage en cet endroit.

Les barrages de réservoirs ont été d'une grande utilité en conservant les réserves d'eau destinées à alimenter un courant uniforme durant toute l'année, et il n'y a eu que peu ou point de plaintes de la part des navigateurs, flotteurs de bois ou compagnies de force motrice.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. H. McCLELLAN,
Surintendant.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

CANAUX DE L'ONTARIO—SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR LOCAL.
CORNWALL, 1er avril 1912.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel sur le canal Saint-Pierre pour l'exercice financier clos le 31 mars 1912.

Le canal de Saint-Pierre a 2,600 pieds de longueur et relie les lacs Bras-d'Or à la baie de Saint-Pierre, sur la côte sud-est de l'île du Cap-Breton. Il a une écluse de marée de 200 x 48 pieds, avec 18 pieds d'eau sur les seuils à marée basse. L'ascension dans le lac à l'étiage des grandes marées est de 4 pieds, et celle du lac dans la baie de Saint-Pierre aux eaux hautes des grandes marées est de quatre pieds. Le maximum du flux et du reflux de la marée étant de 8 pieds. Il n'y a pas d'ascension à mi-marée. L'écluse est pourvue de quatre paires de portes.

Le canal a été ouvert à la navigation le 1er mai 1911, et fermé le 11 janvier 1912.

Durant la saison de navigation, 1,253 navires ont passé dans le canal. Outre cela, un nombre considérable de petites embarcations (en majeure partie des bateaux de pêche jaugeant de 7 à 10 tonneaux) y ont passé. On n'a tenu aucun compte de ces dernières, vu qu'elles ne sont pas enregistrées.

RÉPARATIONS.

Un plongeur a réparé les plaques de segment et les rouleaux de semelle des portes d'écluses.

Le cercle du pont tournant a été réparé et nivelé et les réparations nécessaires ont été faites au plancher.

Huit poteaux de touage ont été mis en position le long du canal.

Tous les ouvrages du canal sont dans un état de délabrement tel que l'on se borne à faire les réparations suffisantes pour permettre (avec beaucoup de soin et une vigilance constante) l'utilisation du canal jusqu'à ce que la nouvelle écluse soit prête à fonctionner.

AMÉLIORATIONS.

Agissant d'après vos instructions, je suis allé à Saint-Pierre en septembre 1910, et j'ai fait une inspection de ce canal.

J'ai trouvé tous les ouvrages en très mauvais état de réparations, les bajoyers très usés et effrités, les portes brisées, et il était presque impossible de tourner quelques-unes de ces dernières, le radier de l'écluse laissant écouler l'eau en grande quantité, les piliers des ponts lézardés et le pont tournant en bois dans un état avancé de vétusté.

Mon rapport sur la condition du canal, ainsi qu'une estimation du coût de la reconstruction de l'écluse et de la mise du canal en bon état de fonctionnement, vous a été envoyé le 28 septembre 1910. Les travaux alors suggérés nécessiteraient la fermeture du canal probablement pour une période de 18 mois. Comme alternative, j'ai suggéré que l'on construise une écluse entièrement nouvelle, et que l'extrémité sud du canal, du côté de l'Atlantique, qui est extrêmement tortueuse, soit redressée.

Avec cet objet en vue, un levé a été fait durant la saison de 1911, et l'on a préparé une estimation du coût, après quoi le gouvernement a décidé d'adopter ce dernier plan.

On a immédiatement préparé des plans et devis et, le 18 août 1911, on a demandé des soumissions pour la construction d'une nouvelle écluse de 300 pieds de longueur et de 48 pieds de largeur, et une nouvelle entrée, du côté de l'Atlantique, à l'extrémité du canal.

Un contrat pour ces travaux a été passé avec M. W. H. Weller, de Ste-Catherine, le 17 novembre 1911.

La saison étant très avancée, l'entrepreneur a jugé qu'il était impraticable de commencer les travaux avant le printemps de 1912.

L'entrepreneur a maintenant sur les lieux une partie de son matériel. Il se prépare à commencer immédiatement et promet d'exécuter les travaux aussi rapidement que possible.

Les améliorations telles que projetées comprennent une nouvelle écluse de 48 pieds de largeur et de 300 pieds de longueur entre les portes s'ouvrant dans le même sens. L'écluse aura un fond de roc et elle sera construite en béton, ainsi que les murs (environ 400 pieds de longueur de chaque côté de l'entrée).

Je dois à M. John Morrison, un ancien citoyen de Saint-Pierre, le précis historique suivant du canal qui sera peut-être lu avec intérêt.

En 1854, des commissaires furent nommés par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour construire un canal à travers l'étroite langue de terre séparant les lacs du Bras-d'Or de la baie Saint-Pierre, sur l'océan Atlantique. Les travaux avancèrent péniblement jusqu'à la Confédération, alors que le gouvernement fédéral s'en chargea, et que des soumissions furent immédiatement demandées pour leur achèvement. Le projet primitif fut mis à exécution et, en 1869, le canal était ouvert à la navigation avec une profondeur de 13 pieds d'eau sur les buscs de l'écluse à marée basse. La largeur du fond du prisme du canal était de 26 pieds.

On s'aperçut immédiatement que le canal était de beaucoup trop petit pour les besoins de la navigation, et en conséquence, en 1872, le gouvernement décida d'inclure ce canal dans son projet général d'agrandissement des canaux canadiens.

Des levés furent faits en 1872-3 et, en 1875, on adjugea l'entreprise de l'agrandissement du canal et de l'écluse aux dimensions suivantes, savoir: Ecluse, 200 pieds sur 48, avec 18 pieds d'eau sur les buscs à marée basse, le prisme du canal devant avoir une largeur de 48 pieds. Afin de permettre de faire ces travaux, le canal fut fermé à la navigation depuis 1876 jusqu'à octobre 1880.

En décembre 1894, le canal fut de nouveau fermé à la navigation, afin de permettre le renouvellement des portes d'écluse et pour réparer le radier. Les talus en terre, sur toute la longueur du canal, furent aussi aplanis et le canal fut ouvert à la navigation en novembre 1895.

Le canal est un facteur très important dans le cabotage général des provinces de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Une grande partie de la houille expédiée de Sydney aux ports des provinces maritimes passe par le canal. Il se fait un commerce de calcaire assez considérable entre les carrières des lacs du Bras-d'Or et Charlottetown, et l'on transporte aussi une quantité considérable de produits agricoles provenant de l'île du Prince-Edouard et destiné à Sydney et à divers endroits sur les lacs du Bras-d'Or.

Il se faisait autrefois un commerce considérable de gypse entre les lacs et les Etats-Unis, mais ce commerce n'était pas profitable vu que la taille des navires transportant ce produit devait être limitée aux dimensions du canal, et ce commerce a virtuellement cessé depuis quelques années. Ceux qui sont intéressés dans ce commerce espèrent le voir refleurir lorsque la grande écluse sera prête.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,
Ingénieur local,
Canaux de l'Ontario-Saint-Laurent.

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

WINNIPEG, MAN., 19 avril 1912.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les travaux du chemin de fer de la Baie-d'Hudson durant le dernier exercice financier.

Le tracé préliminaire a été achevé jusqu'à Port-Nelson par l'ingénieur Gordon, et l'on a obtenu de plus amples renseignements relativement aux routes alternatives devant conduire à Churchill. Les détails à ce sujet sont donnés dans mon rapport qui vous a été transmis en date du 9 janvier 1912. Depuis que ce rapport a été fait l'on a découvert un bon passage de la rivière Nelson, à la rivière du Chaudron, vers le 320ième mille.

On a achevé la révision du tracé depuis Le Pas jusqu'au 250ième mille, à peu de distance du passage de la rivière Nelson, aux rapides du Manitou, approximativement au premier point de jonction des routes Churchill et de Nelson.

Dans quelques semaines nous aurons les plans et profils tout prêts pour adjuger au besoin une autre entreprise depuis le Portage du Hallier jusqu'au 250ième mille, soit une distance approximative de 65 milles.

Les entrepreneurs des premiers 185 milles ont commencé le défrichement et le terrassement. Ils ont sur les lieux le matériel nécessaire pour mettre les premiers 70 milles prêts à recevoir la voie.

L'entreprise de la substruction du pont du Pas a été achevée par Mackenzie, Mann et Compagnie, le 22 mars.

Je regrette que la Canada Foundry Company ne soit pas plus avancée dans la construction de la superstructure de ce pont. A moins que les travaux ne soient plus accélérés à l'avenir, je crains que cela ne soit cause d'un retard sérieux dans les progrès de l'entreprise cet automne.

A vous sincèrement,

J. ARMSTRONG,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON,

WINNIPEG, MAN., 9 janvier 1912.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le résumé suivant des travaux du chemin de er de la Baie-d'Hudson depuis mon rapport publié en date du 8 septembre 1909.

Les routes mentionnées dans ce rapport ont été étudiées en détail, avec révisions, et d'autres routes suggérées l'ont été également.

On peut maintenant considérer le tracé comme étant terminé, sauf quelques révisions locales, dont quelques-unes sont en marche, ainsi que la route projetée entre la rivière au Chaudron et Churchill.

La ligne proposée le long de la rive est du lac Couchant et des eaux de la rivière Herbeuse, pour rejoindre la ligne de Churchill au Grand-Lac, vers le 295ème mille de la route de Churchill, a donné lieu à certain mécompte une fois l'étude faite, bien

qu'elle offre une certaine amélioration sur la ligne primitive étudiée le long du côté est de ces eaux. L'un des principaux inconvénients que nous avons rencontrés a été les lourds travaux de construction de ponts nécessités aux passages de la rivière Herbeuse, de la rivière du Bois-Brûlé et du Goulet du lac Assean. Ces trois passages viendraient approximativement à $750,000. Sur la ligne primitive, il y aurait de lourds travaux à faire entre le 120ème et le 300ème mille. Sur la nouvelle ligne en passant par le Portage-du-Hallier, ces travaux sont un peu moins lourds et ont été réduits de 180 à 130 milles. Pendant que l'on était à faire cette étude, les travaux faits sur la route de Nelson, à travers la même région accidentée, ont amené la découverte d'un parcours beaucoup moins long et beaucoup plus facile de travaux lourds. Sur cette route, les travaux lourds sont limités entre les 170ème et 235ème milles, soit une distance d'environ 65 milles et la rivière Nelson est traversée aux rapides du Manitou. On a tiré, à partir de cette ligne en allant vers Churchill, une ligne devant se raccorder à l'autre aux environs du 240ème mille, retraversant la rivière Nelson immédiatement à l'est du lac Fendu, où l'on a découvert un bon passage de la rivière Nelson, dont la longueur serait d'environ 1,000 pieds. Les ponts de cette route, bien qu'il faudrait traverser deux fois la rivière Nelson, coûteraient environ $500,000, soit $250,000 de moins que la route à l'ouest du lac Fendu. Tout le reste de la ligne offre beaucoup plus d'avantages que la ligne de l'ouest sous le rapport des rayons de courbures, des rampes et du coût des travaux. On n'a pas encore prolongé cette ligne jusqu'à Churchill, mais d'après les rapports de M. J. B. Tyrrel et d'autres explorateurs, il semble probable que cette ligne devrait être tenue plus à l'est que la ligne primitive, le long de la projection pointillée sur la carte ci-incluse. Il semble probable que les travaux les moins lourds se trouveront ici, avec des rampes d'une telle facilité qu'elles feront plus que contre-balancer les 15 ou 20 milles de distance.

Etant donné un certain nombre de tonnes à transporter, le nombre de milles parcourus par les trains seraient probablement moindre par la ligne la plus longue que par la ligne la plus courte, vu que chaque train pourra transporter un poids plus considérable.

La ligne, depuis le rapide du Manitou, a été trouvée très favorable, les rampes, les courbes et le coût devant être très légers. La ligne a été tirée jusqu'au côté est de Port-Nelson. On est actuellement à faire une enquête en vue de découvrir quel serait l'endroit le plus avantageux pour traverser la rivière Nelson au cas où le côté nord serait choisi. La construction d'une ligne serait aussi facile du côté nord que du côté sud de la rivière, sauf un autre passage de la rivière Nelson et un passage de la rivière du Calcaire. On espère qu'avant la fin de mars prochain, un rapport pourra être fait sur cette partie de la ligne. A partir de ce passage de la rivière Nelson, à la rivière du Chaudron, une projection a été faite jusqu'à Churchill, mais on ne devra s'en servir qu'au cas où Port-Nelson serait maintenant choisi comme terminus. Dans quelques années, si l'on désire utiliser en même temps Churchill, on otteindra plus facilement ce but en détournant la route de Nelson à l'endroit indiqué. Dans le cas où Churchill serait choisi maintenant, il n'y a aucun doute que la route à suivre est celle qui traverse la rivière Nelson immédiatement à l'est du lac Fendu.

La partie du tracé entre Le-Pas et le 120ième mille est celle où il a été le plus difficile de rendre la meilleure décision sur le meilleur tracé. Les travaux sur cette partie ont été continus et, bien que des améliorations considérables aient été faites de temps à autres, elles ont été entièrement d'une nature locale. Je ne crois pas que le tracé définitif soit, à un seul endroit, à un mille de la première ligne préliminaire.

En juin 1910, M. T. Turnbull a été engagé pour faire un voyage à Port-Nelson, et particulièrement pour découvrir l'emplacement le plus convenable pour la ville projetée. Son rapport indique que le côté nord est le meilleur au point de vue du paysage, mais qu'au point de vue utilitaire il n'y a en réalité aucune différence. Le problême à résoudre consiste à savoir si le coût supplémentaire des travaux du port égalera ou dépassera le coût supplémentaire, pour la voie ferrée, de traverser les rivières

Nelson et du Calcaire pour atteindre le côté nord. Comme il est dit ci-dessus, des renseignements à ce sujet seront disponibles avant la fin de mars.

Quant aux têtes de ligne du chemin de fer, le terrain, des deux côtés, est très approprié à ces ouvrages, tant en ce qui concerne l'espace disponible, que la situation en ce qui concerne les docks, etc.

On peut trouver à Port-Nelson l'espace nécessaire pour les têtres de ligne de tous les chemins du Canada.

Au Fort-Churchill, l'espace réellement disponible pour les têtes de lignes un tant soit peu rapprochées des emplacements de docks possibles n'est pas satisfaisant. Le côté ouest du port est tout à fait hors de question et l'espace du côté est est tout à fait insuffisant si l'on a besoin d'un développement un peu considérable.

Le tracé, tel qu'il est maintenant, porte à 418 milles la distance jusqu'au Port-Nelson, et à 498 milles la distance jusqu'au Fort-Churchill en passant par le côté est du lac Fendu. Il est tout à fait probable que d'autres changements ou révisions pourront être faits de temps à autres, mais ils seront entièrement d'une nature locale et n'affecteront pas beaucoup les distances.

La distance théorique, à vol d'oiseau, du Pas à Port-Nelson est de 412 milles et la distance mesurée du tracé est de 418 milles, soit $\frac{1}{5}$ pour 100 de plus que la distance à vol d'oiseau.

Comparaison des routes.

Pour les fins de la comparaison des routes, on suppose qu'avec le temps, il se produira un mouvement de 3,000 trains par année, divisés en 1,800 trains allant vers la baie, et en supposant un tonnage plus léger à partir de la baie, on a estimé à 1,200 trains le nombre des convois dans cette direction, ce qui fait en tout 3,000 trains. Dans le calcul ci-dessus, on suppose que les rampes auront $\frac{4}{10}$ d'un pour 100 dans les deux directions. Pour la première ligne allant à Churchill, il a été jugé nécessaire d'adopter des rampes de $\frac{6}{10}$ pour le transport à destination du sud afin d'avoir un fonctionnement raisonnable sur la division de 150 milles la plus rapprochée de Churchill, réduisant ainsi d'environ un tiers le poids par train, convertissant ainsi en 1,600 trains les 1,200 trains, soit 400 trains de plus sur 150 milles, soit 60,000 milles-trains par année. Sur la route par le côté est du lac Fendu, tous les 3,000 trains devront passer sur 20 milles additionnels, ce qui équivaut à 60,000 trains-milles par année, établissant l'égalité entre les deux lignes en ce qui concerne le nombre de milles parcourus par les trains, mais ce qui laisse en faveur de la route de l'est une économie dans le coût de la construction, et des conditions d'exploitation généralement plus satisfaisantes sur une ligne dont les rampes sont plus faciles.

En comparant la route de Churchill à la route de Nelson, on peut maintenant affirmer que les rampes, les courbes et le coût de la construction par mille seront approximativement les mêmes sur les deux routes. Il n'est donc pas nécessaire d'en tenir compte de sorte que la question de distance est la seule à considérer.

Dans le rapport de 1909, on a attiré l'attention sur le problème de la construction à travers 75 milles de *tundra* jusqu'à Churchill, et des difficultés qui proviendront probablement de la neige durant les mois d'hiver. On n'a pas encore rencontré d'ingénieurs ayant eu dans cette classe de matériaux une expérience suffisante pour pouvoir donner une opinion digne de confiance au sujet de cette question. Les conseils qui nous ont été offerts l'ont été par des gens n'ayant pas la moindre connaissance du sujet. Nous avons rencontré quelques ingénieurs qui avaient eu de l'expérience au sujet d'étendues très restreintes de semblables matériaux, et cette expérience a précisément démontré que nos craintes sont fondées. Bien qu'il soit facile de venir à bout d'étendues peu considérables, de 1,000 pieds ou même d'un mille, une distance ininterrompue de 75 milles offre un problème plus difficile à résoudre.

La distance additionnelle de 80 milles pour aller à Churchill est assez considérable pour qu'il soit nécessaire d'ajouter à la ligne une autre division de trains, affectant

ainsi directement tous les item qui constituent le coût par mille de la circulation d'un train, savoir: entretien de la voie, réparations du matériel roulant, salaires des employés du train, combustible, coût de l'entretien et des réparations des têtes de ligne, structures, etc. En comparant les routes, il sera donc nécessaire de compter le coût total par train-mille, ce qui ne serait pas de rigueur si la distance était assez courte pour être mesurée par pieds ou quelques milles au plus.

Dans la comparaison suivante, le coût par train-mille dont on se sert est de $1.75, comprenant le coût de l'exploitation, évalué à $1.30 par train-mille, prix moins élevé que celui qui est donné soit par le ministère des Chemins de fer et Canaux, soit par l'*Interstate Commerce Commission.* A cela on a ajouté 45 cents par train-mille pour l'intérêt sur le coût de la construction et du matériel. En d'autres termes, pour chaque train qui parcourra un mille sur le chemin de fer, il faudra percevoir, de la part du public, $1.75 afin de payer toutes les charges. Le relevé annuel du chemin de fer Canadien-Nord, publié en décembre 1910, donne les frais d'exploitation par train-mille de marchandises comme étant de $1.50, auquel il faut ajouter les charges fixes, ce qui porte le total à plus de $1.75. Les recettes brutes par train-mille de marchandises sont données comme étant de $2.59, et pour tous les trains comme étant d'un peu plus de $2 par train-mille. En d'autres termes, pour chaque train du Canadien-Nord qui a parcouru un mille, le public a payé $2 et, dans le cas des marchandises, $2.59. Les chiffres du chemin de fer Pacifique-Canadien et des autres voies ferrées ne sont pas maintenant en mains, mais ils ne diffèrent pas beaucoup de ce qui précède.

Vous verrez donc que si les dépenses sont maintenues à $1.75 par train-mille, cela représentera probablement pour le public les prix les plus réduits du Canada.

Sur la base de 3,000 trains par année, ce qui suit semble donc être le minimum qu'il sera nécessaire de percevoir de la part du public:

Distance.	Trains.	Trains-milles.	A $1.75 par train-mille.
Route de Churchill.			
500 milles..	3,000	1,500,000	$2,625,000
Route de Nelson.			
420 milles..	3,000	1,260,000	2,205,000
En faveur de la route de Nelson..			$ 420,000

Si l'on envisage le problème au point de vue du chemin de fer, il semble apparent qu'un minimum de $420,000 par année sera épargné pour l'ouest du Canada par le choix de Port-Nelson comme terminus. Si l'on constate que la charge de $1.75 par train-mille est trop basse, ou si le mouvement dépasse 3,000 trains par année, la différence en faveur de la route de Nelson sera encore plus considérable.

Une autre manière de le démontrer est celle-ci:

Coût de l'exploitation à Churchill, par année..	$2,625,000
Supposons que le coût d'installations de tête de ligne soit de $10,000,000 à 4 pour 100..	400,000
Coût total par année de la route pour le public..	$3,025,000
Coût de l'exploitation du chemin de fer à Nelson, par année..	$2,205,000
soit de $20,000,000 à 4 pour 100..	800,000
Coût total pour le public, par année..	$3,005,000

J'ignore ce que démontrent les résultats définitifs de l'enquête du service naval à Port-Nelson, mais il faudrait que l'on y eût découvert un très mauvais endroit pour controuver les chiffres ci-dessus.

(Signé) JOHN ARMSTRONG.

PARTIE VII

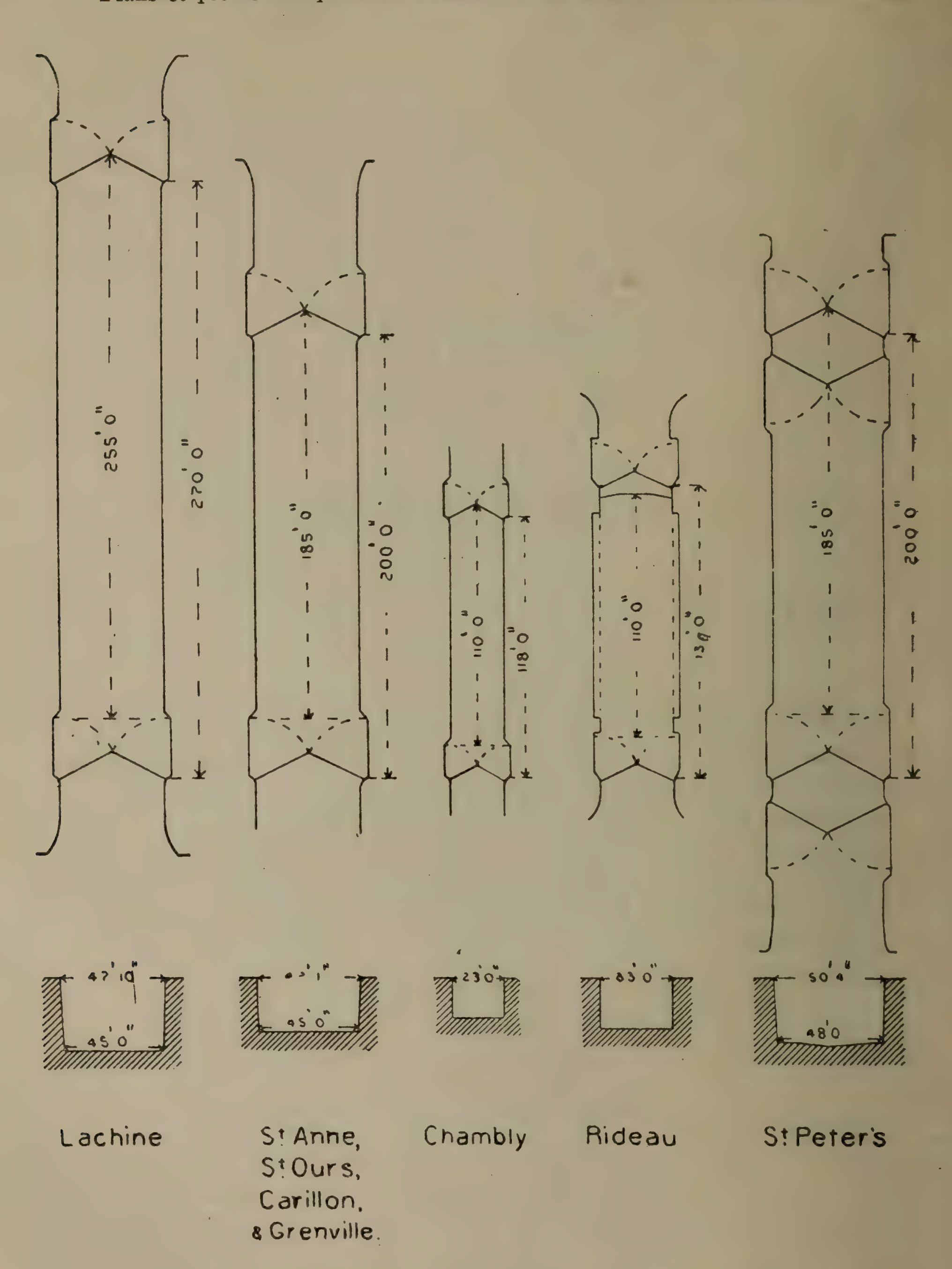
CANAUX

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc.

Dimensions et autres particularités des différents canaux et description de la navigation dans les eaux intermédiaires:—

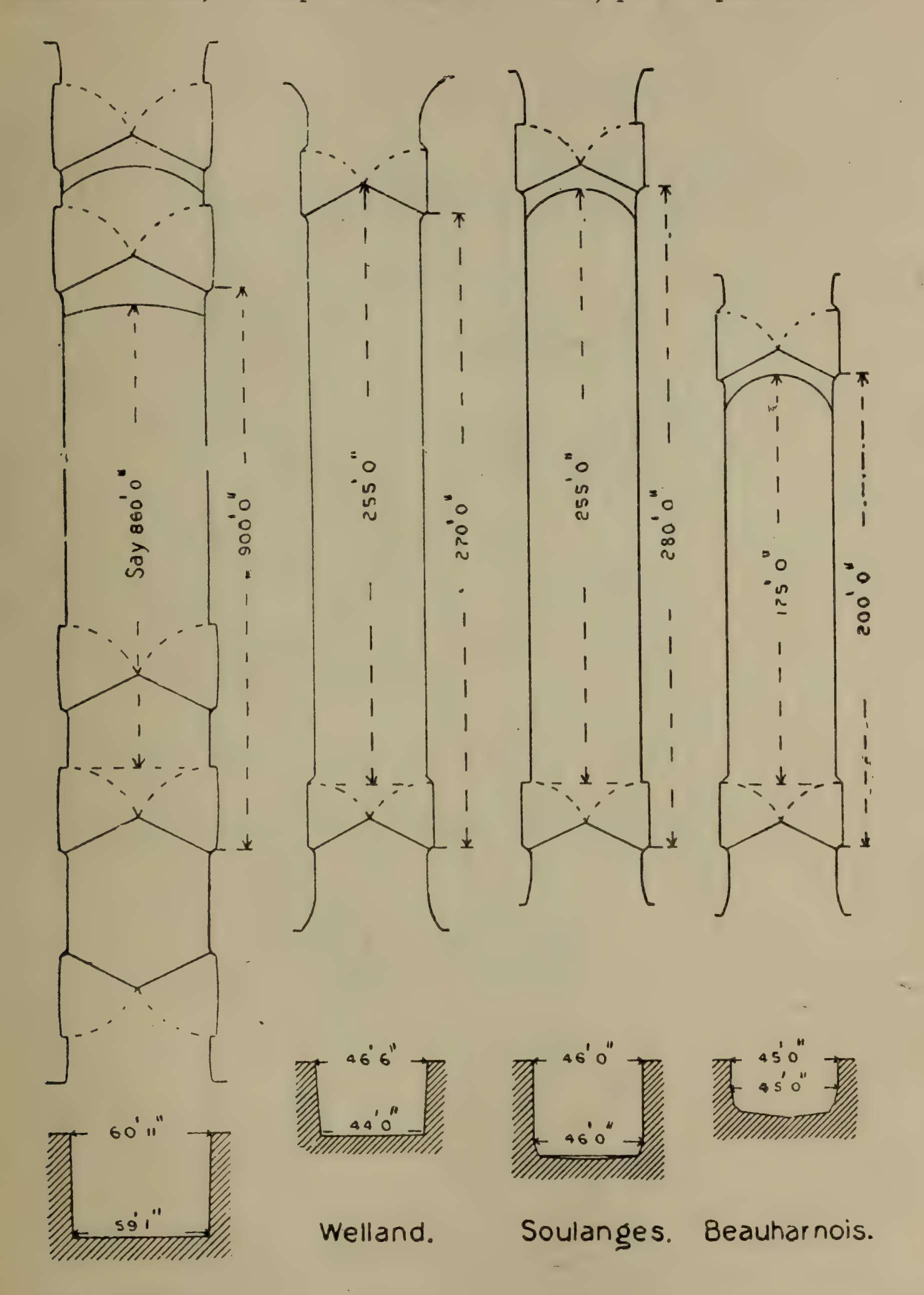
1. De Montréal à Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.
2. Montréal, Ottawa et Kingston.
3. Rivière Richelieu et du canal Chambly au lac Champlain.
4. Canal de la Trent.
5. Canal Saint-Pierre.

Plans et profils indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

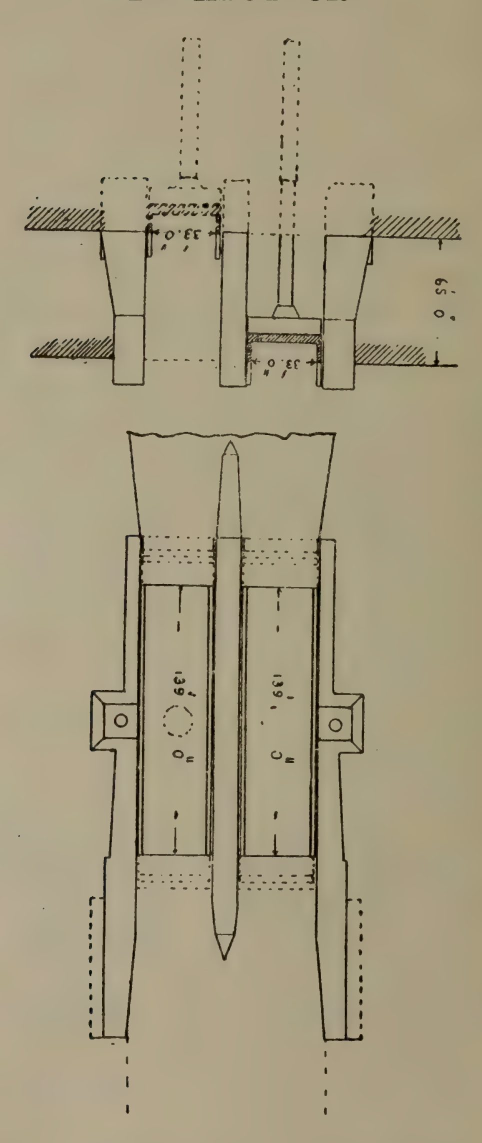
des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindre dimension que celle des écluses du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

ÉCLUSE HYDRAULIQUE À PETERBOROUGH 65 PIEDS DE HAUTEUR



CANAUX

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à Port-Arthur ou Fort-William sur la rive occidentale du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	11¼
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	1¼
Fleuve Saint-Laurent	9½
5. Canal du Rapide-Plat	3⅝
Fleuve Saint-Laurent	4½
6. Canal des Galops	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	1¼
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ou jusqu'à Fort-William	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
Chicago	1,240

Deuxièmement.—De Montréal à la frontière internationale, près le lac Champlain.

	Milles.
1. Fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sorel	46
2. De Sorel, *via* la rivière Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours	14
3. Ecluse de Saint-Ours	⅛
4. Rivière Richelieu, écluse de Saint-Ours jusqu'au canal Chambly	32
5. Canal Chambly	12
6. Canal Chambly jusqu'à la frontière	23
Total	127⅛

Troisièmement.—De Montréal à Ottawa.

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
2. Lac Saint-Louis	15
Ecluse de Sainte-Anne à la sortie de la rivière Ottawa	⅛
Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa	27
3. Canal de Carillon	¾
Rivière Ottawa	6¼
4. Canal de Grenville	5¾
Rivière Ottawa jusqu'à Ottawa	56
Total	119⅜

Quatrièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

	Milles.
1. Canal Rideau	126¼
Branche de Perth—du lac Rideau à Perth	7
Total	133¼

Cinquièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron.

1. Canal de la Trent (pas achevé).

Sixièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.

	Milles.
1. Canal de Saint-Pierre	½

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur ou Fort-William sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243. Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a maintenant le contrôle du chenal des navires et des améliorations qui doivent s'y faire; ses rapports annuels renferment de complets renseignements sur ces sujets. L'on a pratiquement terminé un chenal de 30 pieds de profondeur, de Montréal à la Pointe-au-Père—sa largeur est de 450 pieds quand il suit la ligne droite et de 600 à 750 pieds dans les courbes entre Montréal et Québec, et de 1,000 pieds partout en aval de Québec. En 1909, on a commencé le creusage d'un chenal de 35 pieds.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland, les grands lacs et le canal du Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 74 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation. Le canal Murray ne sert qu'aux caboteurs sur le lac Ontario. Il ne fait pas partie de la voie directe.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions minima: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois. L'écluse au Sault-Sainte-Marie a 900 pieds par 60 pieds et 18 pieds 3 pouces sur les buscs au plus bas niveau connu.

L'accès du lac Erié au lac Huron s'obtient en suivant la rivière Détroit, le lac Saint-Clair et la rivière Saint-Clair, qui ont été approfondis jusqu'à un minimum de 21 pieds, par le gouvernement des Etats-Unis principalement.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie par le lac Hay à l'est du Saut-Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minima de 300 pieds. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a commencé en 1903 à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

L'amélioration des canaux canadiens en amont de Montréal jusqu'à la tête du lac Supérieur se trouve sous le contrôle du ministère des Travaux publics. Le dragage du chenal de la rivière Sainte-Marie se poursuit actuellement jusqu'à 21·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, la profondeur minimum actuelle étant de 18·75 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse Les profondeurs aux autres endroits entre les lacs Erié et Supérieur atteignant un minimum de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Le chenal du Four-à-chaux (Limekiln), dans la rivière Détroit, a été creusé jusqu'à 21 pieds et le gouvernement américain a ouvert dans la même rivière Détroit le chenal Livingstone, profond de 22 pieds.

Les améliorations qui se poursuivent aux ports de Fort-William et de Port-Arthur donneront une profondeur minimum de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Cette profondeur existe déjà aujourd'hui dans les chenaux conduisant aux principaux quais.

C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui pourvoit à l'entretien des aides à la navigation sur toutes les rivières et les lacs du Canada.

Les canaux du Sault-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine sont parfaitement éclairés à l'électricité dans tout leur parcours; les portes d'écluse fonctionnent également à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

La navigation, que la glace ferme pendant les mois d'hiver, s'ouvre vers la fin d'avril sur les grands lacs et la route du Saint-Laurent. On emploie maintenant des steamers brise-glaces pour prolonger la saison navigable aux têtes de ligne dans le lac Supérieur et la baie Georgienne.

ÉTAT DE LA PROFONDEUR MINIMUM ACTUELLE DES CHENAUX AMÉLIORÉS.

De la Pointe-au-Père à Montréal	30 pieds.
De Montréal à Port-Colborne	14 "
De Port-Colborne à Fort-William	18¾ "

CANAL LACHINE.

Longueur du canal	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuls à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs. Les deux écluses nord d'aval ont été portées à 270 pieds de longueur, et il y a 16½ pieds sur les seuils.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses: les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal.	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension.	4
Nombre d'écluses de prise d'eau.	1
Dimensions des écluses.	280 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	15 "
Largeur du canal au fond.	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	164 "

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses.	6
Nombre d'écluses de prise d'eau.	1
Dimensions des écluses.	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	14 "
Largeur du canal au fond.	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 55 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on a rendu navigable pour les vaisseau tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.	1¼ mille.
Nombre d'écluses.	1
Nouvelle écluse.	800 pieds par 50.
Ancienne écluse.	200 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	3½ pieds
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse.	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse.	9 "
Largeur du canal au fond.	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	$3\frac{5}{8}$ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut se servir de la vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur des buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $9\frac{1}{2}$ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	$7\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	
Dimensions des écluses—	
Ecluse d'ascension au pieds du canal	de 800 x 50 pieds.
Ecluse de prise d'eau à la tête du canal	de 270 x 45 pieds.
Ecluse d'ascension pour passer les navires autour des rapides des Galops seulement	de 303 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau, eau basse, lac Ontario.	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

		Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Longueur du canal		27½ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3)			1
Nombre d'écluses	de prise d'eau	1	1
	d'ascension	26	25
Dimensions	1 (de partage) 230 x 45 1 écluse 200 x 45 1 écluse 270 x 45 2 4écluses 150 x 26½		270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses		326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils		10½ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippewa à la rivière Robinson (navigation d'un tirant d'eu de 6 pieds seulement)	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x { 28 pieds, amont. 45 pieds, aval. }
Ascension totale par les écluses	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Profondeur navigable du chenal	6 pieds seulement.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7½ pieds
Ascension totale par l'écluse	7 "
Profondeur navigable du chenal	6 " seulement.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle, agrandie.

D'Allanbugh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées à l'entrée	$1\frac{1}{30}$ mille ou 7,472 pds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 50 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	18 pieds 3 pouces.
Ascension totale, élévation ou descente des eaux (moyenne)	19 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de $245\frac{3}{4}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quel sont les ouvrages exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distance intermédiaire.	Distance totale de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
De Lachine à l'écluse de Sainte-Anne	15	23½
Ecluse de Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse de Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝
" branche de Perth, du lac Rideau à Perth	7	195

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	45¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en val de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	33 d'ascension. 14 de chute.	
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses ...457½ pieds.	292¼ d'ascension. 165¼ de chute.	à l'eau basse.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.	
Profondeur navigable sur les différents biefs	5 "	
Largeur du canal au fond	54 pieds dans le roc. 60 pieds dans la terre	
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 pieds dans la terre.	

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	7	milles.	
Nombre d'écluses	2		
Dimensions des écluses	134	x 33 pieds.	
Ascension totale	26	pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	5	"	6 pouces.
Longueur du barrage	200	"	
Largeur du canal à la surface de l'eau	40	"	dans le roc.
	60	"	dans l'argile.
Largeur du canal au fond	80	"	

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston, par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Trail, la rivière Cataraqoui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distance inter-médiaire.	Distance totale.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	½ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est situé sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	De 22½ à 24 pds. de larg.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
Ecluses d'ascension n°s 3, 4, 5, 6	118 "	
Ecluses d'ascension n°s 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Chambly et Saint-Jean.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckborn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe. La route par le lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, n'a pas encore été décidée.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance d'approximativement 174 milles à partir de Trenton.

Les travaux d'amélioration à la navigation de la Trent jusqu'à date comprennent de courts canaux avec écluses à Hastings, Peterborough; de Peterborough à Lakefield, 7 écluses, dont une d'ascension hydraulique; Pointe de Young, Burleigh-Falls, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon, Chutes Fénélon, Rosedale, et six écluses entre les lacs Balsam et Simcoe, dont une d'ascension hydraulique; aussi une écluse et un barrage à Lindsay.

Il y a aussi des barrages aux Chutes Healy, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux Chutes Fénélon, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

Il a été de plus construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

Pour la commodité, l'on a établi pour ce canal les divisions suivantes, les longueurs étant données:—

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette division renferme le canal et la rivière navigable à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, soit un parcours de 56 milles.

Au cours de la session de 1907, le gouvernement a décidé d'adopter la route de la rivière à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, et les travaux de construction furent commencés à l'automne. Ces améliorations se font sur le principe de l'établissement de barrages dans la rivière aux endroits propices, et les étangs ainsi créés sont ensuite reliés ensemble au moyen d'écluses. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur et 33 pieds de largeur, avec 8 pieds 4 pouces

d'eau sur les seuils. La profondeur minimum de l'eau dans les biefs sera de 9 pieds. L'on a divisé ces 56 milles pour les fins de la construction en sept sections. Des contrats ont été adjugés pour la construction de toutes ces sections. Le lac au Riz se trouve à 369 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario à l'eau basse, et l'on rachètera probablement cette ascension au moyen de 18 écluses.

DIVISION DE PETERBOROUGH AU LAC DU RIZ.

Cette division renferme l'étendue de rivière et lac navigables depuis l'extrémité d'aval du lac au Riz jusqu'à Peterborough, soit 32 milles.

La division est navigable et la profondeur minimum de l'eau est de 6 pieds.

Il y a à Hastings une écluse en béton qui remplace l'ancienne écluse en maçonnerie et un barrage également en béton remplaçant l'ancienne structure en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trent, le lac au Riz et la rivière Otonabi jusqu'à Peterborough, une distance d'environ 38 milles.

A Peterborough, à 89 milles de Trenton, existent une écluse en maçonnerie et un barrage en béton de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'à peu près trois quarts de mille.

DIVISION PETERBOROUGH-LAKEFIELD.

Cette division comprend l'étendue de rivière et le canal navigables à partir du lac Little à Peterborough jusqu'à Lakefield, soit un parcours de 10 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de 6 pieds.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:—

En quittant le lac Little on traverse l'écluse n° 6 et à un demi-mille peu près de là l'on atteint l'écluse d'ascension hydraulique. L'ascension est de 65 pieds dans un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à environ 5 milles de Peterborough, et le dernier mille seulement de ce bief se trouve dans la rivière; de là à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1 et leurs barrages respectifs permettent de naviguer jusqu'à Lakefield, situé à dix milles environ de Peterborough, ou à 99 milles de Trenton, puis sur un autre parcours de cinq milles jusqu'à la Pointe de Young.

DIVISION DES LACS KAWARTHA.

Cette division comprend l'étendue par lac et rivière de Lakefield, à l'entrée du canal sur la rive occidentale du lac Balsam—soit un parcours de 62 milles.

Navigable dans une profondeur d'eau minimum de 6 pieds. On peut aussi inclure dans cette division le ruisseau Lindsay, qui comprend le lac et la rivière Scugog à partir du chenal principal dans le lac à l'Esturgeon jusqu'à Port-Perry, soit un parcours d'environ 30 milles, non inclus dans le total de 62 milles mentionné ci-dessus. Il a été récemment construit sur ce réseau, à Lindsay, une nouvelle écluse et un barrage.

A la Pointe-Young une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Pierreux jusqu'à Burleigh, une distance d'à peu près neuf milles.

A Burleigh il existe une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en béton pour maintenir la navigation sur le lac Lovesick, soit environ deux milles, jusqu'à Lovesick. L'on a récemment terminé le nouveau barrage en béton à Burleigh.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation dans la baie du Daim, sur un parcours d'à peu près cinq milles jusqu'à Buckhorn.

Une écluse en maçonnerie et le nouveau barrage en béton maintiennent la navigation à Buckhorn sur un parcours d'environ 16½ milles, par les lacs Buckhorn et au Pigeon, jusqu'à Bobcaygeon, à 136 milles de Trenton; la navigation se maintient également à partir du lac Buckhorn par le lac Chemong jusqu'à Bridgeworth, soit sur un parcours de 8 milles et dans la rivière au Pigeon, le lac au Pigeon à Omemee, environ 10 milles, ce sont là des branches qui se rattachent au cours principal.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un a été récemment reconstruit en béton et l'autre qui est en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fénélon, soit une distance d'environ 14½ milles jusqu'aux Chutes Fénélon.

Il existe aux Chutes Fénélon un petit canal, une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en bois qui maintiennent la navigation par les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, une distance d'à peu près 3½ milles, et jusqu'à la nouvelle écluse en béton des mêmes dimensions que celles de la division des lacs Ontario et au Riz.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage maintiennent la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, une distance de douze milles; la navigation sur la moitié de ce parcours se fait uar un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse, laquelle se trouve à environ 166 milles de Trenton .

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Cette division s'étend à partir du lac Balsam jusqu'à Gamebridge, sur le lac Simcoe—soit un parcours de 18·2 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de 6 pieds.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield une descente de 50·44 pieds à partir du bief culminant. De cet endroit à Gamebridge, sur le lac Simcoe, à 179 milles de Trenton la route se compose de biefs de canal et de rivière maintenus au moyen du barrage de la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton, portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 barrages en béton aux numéros 1, 2 et 3.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

On projette de canaliser la rivière Holland du lac Simcoe à Newmarket— soit 12·3 milles. Les travaux n'ont pas été complétés. En décembre 1911 ils ont été discontinués.

Suit une liste des écluses actuellement utilisées et leurs dimensions par ordre de situaton, de Hastings à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

———		Longueur d'un chardonnet à l'autre.	Largeur.	Prof. de l'eau sur le seuil.	Ascension
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1 Ecluse à Hastings		175	33	8 4 pcs	9
1 " à Peterborough		134	33	6	9
1 " n° 6, Peterborough—division Lakefield		142	33	6	12
1 " à Peterborough, écluse hydraulique n° 1		140	33	6	65
1 " n° 5, Peterborough—division Lakefield		142	33	6	14
1 " n° 4, " " "		142	33	6	12
1 " n° 3, " " "		142	33	6	12
1 " n° 2, " " "		142	33	6	10
1 " n° 1, " " "		142	33	6	16
1 " à Pointe-Young		134	33	6	6
2 " à Burleigh, chacune 11½ pieds	Amont	134	33	6	23
	Aval.	150			
1 " à Lovesick		134	33	6	4
1 " à Buckhorn		134	33	6	9
1 " à Bobcaygeon		134	33	6	7
2 " aux Chutes Fénelon, chacune 12 pieds	Amont	134	33	6	24
	Aval.	150			
1 " à Rosedale		175	33	8 4 pcs	4
1 " à Kirkfield, écluse hydraulique n° 2		140	33	6	50·44
1 " n° 1, division des lacs Simcœ. Balsam		142	33	6	21
1 " n° 2, " " "		142	33	6	14
1 " n° 3, " " "		142	33	6	14
1 " n° 4, " " "		142	33	6	14
1 " n° 5, " " "		142	33	6	11
24					
1 " à Lindsay, division Scugog		142	33	6	6·5

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	55 pieds.
Ecluse	1 écluse de marée, 4 paires de portes.
Dimensions	200 par 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique

L'on est à construire une nouvelle écluse de 300 pieds par 48 donnant entrée dans l'Atlantique; elle remplacera celle qui existe aujourd'hui.

PARTIE VIII—DIVERS

Tableaux des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais d'exploitations, recettes brutes, tonnage des marchandises et voyageurs, profits ou pertes, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, voyageurs, marchandises, malles et divers, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté pour l'expédition, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Farine transportée, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté, chaque année, depuis le le 1er juillet 1876.
Bois de sciage transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bestiaux transportés, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Sucre brut et raffiné transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Poisson frais et salé transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, frais d'exploitations et profits ou pertes, chaque année, depuis 1880.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Frais d'exploitations, recettes, marchandises et voyageurs, chaque année, depuis 1875,

CANAUX.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Montréal à Port-Arhur.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Lachine à Ottawa.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, d'Ottawa à Kingston.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Saint-Jean à Sorel.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, du lac Ontario à la baie Georgienne.
Etats indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.
Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pendant la saison de 1911.
Transport des marchandises en 1910 et en 1911.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il passe également par les ports de Lévis, vis-à-vis Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1912, était de 1,468·15.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
D'Halifax à Montréal par Lévis	827
De Montréal à Saint-Jean par Lévis	740
" Sydney par Lévis	990
" Sydney-Nord par Lévis	983

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 3 milles chacune les distances qui précèdent

LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
D'Halifax à Truro	61·87
Embranchement de Darthmouth	12·00
De Truro à Moncton	123·77
De Moncton à Saint-Jean	89·31
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·98
De Moncton à Campbellton	185·37
De Campbellton à Sainte-Flavie	105·03
Embranchement d'Indiantown	21·95
De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup	83·29
Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·19
De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis	115·55
De Hadlow à la Courbe de la Chaudière	5·63
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·53
De la Jonction Saint-Charles à la Jonction Chaudière	16·73
Embranchement de Nicolet	14·70
Embranchement de Dalhousie	6·28
De Pictou à la Jonction d'Oxford	69·39
De Brown's-Point à Stellarton	11·90
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing	8·18
De Pugwash-Junction à Pugwash	4·54
De Truro à Mulgrave	122·30
De Mulgrave à Pointe-Tupper (passage d'eau)	0·80
De Pointe-Tupper à Sydney	91·17
De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Mines	7·07
De Frédéricton à Loggieville	124·80
De la Jonction Fevona à Sunny-Brae	12·52
	1,427·85

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne principale de la Pointe-Lévis à Hadlow	1·48	
De la Courbe de la Chaudière à Chaudière	1·19	
De la Jonction Sainte-Rosalie à Montréal	37·63	40·30
Total du nombre de milles		1,468·15

EMBRANCHEMENTS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.
Voie de service d'un endroit près la rue North au terminus en eau profonde, Halifax	0·85
Filature de Halifax	2·10
De la gare de Dartmouth au bout de la ligne	2·12
De la gare de Sydney au quai	1·06
De la gare de Sydney-Nord au quai	0·82
Voie de service d'un endroit près du débarcadère de Pictou au quai à houille	0·75
De la gare de Pictou au quai	0·15
De la gare de Pictou à la fonderie Copper Crown	0·72
Voie de service de la tannerie de Logan	0·48
De la gare de Pugwash au quai	0·07
Embranchement du quai de Sackville	0·47
Embranchement du quai de Dorchester	1·00
Embranchement du quai de Moncton	1·00
Embranchement de la baie Courtney	2·39
Prolongement sur la façade riveraine à Saint-Jean	0·44
De la gare de Saint-Jean au quai en eau profonde	0·28
Embranchement du quai de New-Castle	1·75
De la gare Dalhousie au quai	0·50
Embranchement du quai de Campbellton	0·43
Embranchement du quai de Rimouski	2·00
Rameau de Trois-Pistoles	2·38
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup	4·35
Rameau de Saint-Pacôme	1·27
De la gare de Nicolet au quai	2·08
Embranchement Carmel, de la ligne principale au village	1·05
Rameau de Fort-Lawrence	1·18
Rameau de Wallace	2·00
Du rameau Petit-Rocher au quai	1·35
	35·04

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend de la Jonction de Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor, N.-E.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	166
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
De Charlottetown à Murray-Harbour	52·3
De Montague-Junction à Montague	6·2
	267·5

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1912.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77....	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78....	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	552,710	618,957
1878-79....	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80...	829	1,603,439 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81....	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82....	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83....	840	2,360,373 27	2,370,910 10	17,547 18	....	970,961	878,600
1883-84....	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85....	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86....	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87....	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88....	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89....	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90....	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91....	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92....	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93....	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,338,080	1,292,878
1893-94....	1,142	2,981,671 98	2,987,510 17	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95....	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,276,816	1,352,664
1895-96....	1,142	3,012,827 62	2,957,670 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97....	1.145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1,501.690
1897-98....	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
1898-99....	1,301	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
1899-1900..	1,301	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,029,754
1900-01....	1,301	5,460,404 64	4,972,235 87	....	488,186 77	2,111,310	2,517,295
1901-02....	1,301	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
1902-03....	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
1903-04....	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664 149	2,663,156
1904-05....	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
1905-06....	1,446	7,881,914 36	7,643,829 90	61,915 54	....	3,156,189	2,737,160
1906-07†...	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	....	2,606,073	2,044,847
1907-08....	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	....	4,134,064	2,789,371
1908-09....	*1,447·13	9,328,021 55	8,527,069 46	....	800,952 09	3,573,972	2,907,232
1909-10....	1,447·13	8,645,070 33	9,268,234 99	623,164 66	....	3,927,240	3,122,347
1910-11....	1,455·63	9,595,976 79	9,863,783 40	267,806 61	....	4,101,400	3,232,895
1911-12....	1,468·15	10,591,035 84	10,593,785 84	2,750 00	....	4,536,599	3,416,553

† 1906-7, neuf mois seulement ; l'exercice au Canada a été changé de façon à prendre fin le 30 mars au lieu du 30 juin.

* Le chemin de fer a été mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes, chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1912.

Année.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-7	714	460.368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-8	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-9	714	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-1	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,493 92
1881-2	840	651,299 74	1,303,496 00	124,470 72	2,679,262 66
1882-3	840	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-4	887	775,784 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383,414 92
1884-5	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-6	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-7	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-8	971	844,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-9	971	906,246 77	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-1	1,094	962,316 88	1,853,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-2	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,946,441 97
1892-3	1,142	1,002,912 74	1,868,853 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-4	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-5	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-6	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-7	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,472 03	2,866,028 02
1897-8	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-9	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-1900	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-1	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-2	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,761,385 91
1902-3	1,315	1,927,916 87	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-4	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-5	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 33
1905-6	1,446	2,297,716 52	5,019,805 53	326,307 85	7,643,829 90
1906-7	1,448	1,952,438 88	4,032,745 00	263,127 12	†6,248,311 05
1907-8	1,448	2,711,416 98	6,054,493 45	407,643 37	9,173,358 80
1908-9	*1,147·13	2,628,218 57	5,502,550 58	396,300 31	8,527,069 46
1909-10	1,447·13	2,765,884 66	6,048,884 18	453,466 15	9,268,234 99
1910-11	1,455·63	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40
1911-12	1,468·15	3,017,304 63	7,008,300 49	568,180 72	10,593,785 84

* Mesuré de nouveau cette année. † 1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours transportées chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1912.

Exercice.	Milles en exploitation.	Fret local.	Fret d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-80	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,784	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,658	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,352	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-90	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,492	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905-6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906-7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907-8	1,448	3,227,425	906,629	4,134,064
1908-9	†1,447·13	2,742,454	831,518	3,573,972
1909-10	1,447·13	2,958,642	968,598	3,927,240
1910-11	1,455·63	3,085,437	1,015,963	4,101,400
1911-12	1,468·15	3,452,489	1,084,110	4,536,599

* 1906-07, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1912.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour		613,420
1877-8	714	ces exercices ont été dé-		619,957
1878-9	714	truits lors de l'incendie		640,101
1879-80	829	des bur. de Moncton.		581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1899-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,555,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,846
1907-8	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371
1908-9	†1,447·13	2,656,217	251,020	2,907,237
1909-10	1,447·13	2,873,547	248,777	3,122,324
1910-11	1,455·63	2,968,435	264,460	3,232,895
1911-12	1,468·15	3,126,922	289,631	3,416,553

* 1906-07, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations inter-médiaires.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* St-Jean.		
1876-7	....	....	....	103,420	103,420
1877-8	....	....	....	97,043	97,043
1878-9	....	300	....	112,232	112,532
1879-80	....	1,097	....	135,369	136,466
1880-1	....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	....	113,996	60,213	344,829	498,038
1891-2	....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	....	136,808	3,775	402,653	543,296
1893-4	....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-9	....	4,647	5,399	484,163	494,206
1899-1900	....	3,495	....	599,714	603,289
1900-1	....	136	....	....	506,454
1901-2	....	1,131	5,763	3,640	546,986
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907-8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134
1908-9	514	945	4,243	909,050	914,752
1909-10	42	890	1,452	1,003,120	1,005,504
1910-11	90	180	633	983,921	984,824
1911-12	73	....	303	1,111,157	1,111,533

* 1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux. Via Chaudière.	Boisseaux. Via St-Jean.	Total.	Exercice.	Boisseaux. Via Chaudière.	Boisseaux. Via St-Jean.	Total.
1876-7				1894-5	Néant.	Néant.	Néant.
1877-8				1895-6	"	"	"
1878-9				1896-7	"	"	"
1879-80				1897-8	8,000	"	8,000
1880-1				1898-9	30,000	"	30,000
1881-2				1899-1900	13,239	"	13,239
1882-3	31,011		31,011	1900-1	147	"	147
1883-4	73,389		73,389	1901-2	Néant.	"	Néant.
1884-5	300,901		300,901	1902-3	"	"	"
1885-6	389,122		389,122	1903-4	147,438	"	147,438
1886-7	575,880		575,880	1904-5	Néant.	"	Néant.
1887-8	69,021		69,021	1905-6	*170,000		170,000
1888-9	129,725		129,725	1906-7			Néant.
1889-90	502,012		502,012	1907-8			"
1890-1	148,803	59,543	218,337	1908-9			"
1891-2	845,997	519,500	1,265,497	1909-10			"
1892-3	156,306	197,666	352,975	1910-11	*233,839	2,000	235,839
1893-4	Nil.	8,026	8,026	1911-12	†122,734	1,215,574	1,338,308

* *Via* Montréal. 1906-7, neuf mois seulement. † *Via* Halifax.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-7	254,710	1894-5	938,351
1877-8	557,772	1895-6	822,097
1878-9	630,329	1896-7	847,701
1879-80	535,248	1897-8	987,701
1880-1	672,310	1898-9	1,157,250
1881-2	692,095	1899-1900	1,234,077
1882-3	983,916	1900-1	1,292,106
1883-4	817,134	1901-2	1,311,707
1884-5	935,977	1902-3	1,521,540
1885-6	761,127	1903-4	1,607,050
1886-7	763,894	1904-5	1,769,480
1887-8	871,838	1905-6	1,882,630
1868-9	948,514	1906-7	1,531,140
1889-90	1,116,050	1907-8	1,528,620
1890-1	1,013,129	1908-9	1,466,920
1891-2	954,015	1909-10	1,608,170
1892-3	856,913	1910-11	1,696,280
1893-4	944,967	1911-12	1,873,640

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1894-95	1,036,384
1877-78	331,170	1895-96	1,064,385
1878.79	302.921	1896-97	1,093,499
1879-80	534,021	1897-98	1,551,372
1880-81	565,678	1898-99	2,595,353
1881-82	560,253	1899-1900	2,720,453
1892-83	1,195,601	1900-01	3,535,364
1883-84	654,673	1901-02	2,959,761
1884-85	734,902	1902-03	3,392,252
1885-86	849,800	1903-04	2,788,772
1886-87	1,018,395	1904-05	3,317,910
1887-88	1,219,035	1905-06	2,924,226
1888-89	1,256,158	1906-07	2,231,864
1889-90	2,610,202	1907-08	4,567,245
1890-91	2,890,921	1908-09	4.727,268
1891-92	3,776,677	1909-10	7,074,042
1892-93	1,514,619	1910-11	5,080,848
1893-94	1,304,684	1911-12	5,206,440

1906–07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1894-95	202,247,269
1877-78	56,626,547	1895-96	226,332,715
1878-79	55,626,696	1896-97	243,355,725
1879-80	55,462,654	1897-98	354,093,816
1880-81	72,841,388	1898-99	306,554,031
1881-82	78,356,418	1899-1900	379,350,074
1882-83	104,633,417	1900-01	396,858,964
1883-84	131,120,948	1901-02	428,051,029
1884-85	138,493,675	1902-03	459,231,589
1885-86	117,186,512	1903-04	465,379,803
1886-87	161,801,763	1904-05	518,434,316
1887-88	197,755,272	1905-06	572,878,600
1888-89	199,507,777	1906-07	452,602,703
1889-90	210,886,071	1907-08	754,759,383
1890-91	184,188,324	1908-09	571,395,101
1991-92	175,474,340	1909-10	677,805,611
1892-93	181,211,013	1910-11	647,327,499
1893-94	200,507,949	1911-12	656,418,588

1906–07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1894-95	72,106
1877-78	46,498	1895-96	64,051
1878-79	47,584	1896-97	72,082
1879-80	70,990	1897-98	89,301
1880-81	61,574	1898-99	109,821
1881-82	73,479	1899-1900	92,813
1882-83	68,338	1900-01	95,923
1883-84	60,090	1901-02	98,495
1884-85	70,785	1902-03	127,060
1885-86	74,498	1903-04	113,006
1886-87	82,896	1904-05	110,670
1887-88	98,302	1905-06	106,589
1888-89	85,960	1906-07	97,381
1889-90	80,771	1907-08	99,824
1890-91	95,529	1908-09	104,165
1891-92	87,889	1909-10	106,712
1892-93	93,369	1910-11	113,976
1893-94	79,203	1911-12	115,189

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	*Via* Ste-Rosalie à destination et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de gares locales.	Total.
1876-77	....	....	....	....	....
1877-78	....	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	....	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	....	21,073	....	4,952	26,025
1880-81	....	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	....	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	....	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	....	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	....	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	....	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	....	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	....	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	....	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	....	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	....	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	....	9,716	....	23,835	33,571
1892-93	....	7,295	....	12,319	19,714
1893-94	....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	....	2,462	243	31,555	34,263
1899-1900	....	6,880	307	37,108	39,794
1900-01	322	7,780	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	11,925	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	21,377	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	15,325	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	17,217	3,683	85,853	105,149
1905-06	2,026	15,922	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	16,652	436	110,447	128,219
1907-08	2,440	16,652	519	134,541	154,052
1908-09	2,487	23,402	649	119,913	146,451
1909-10	2,367	21,064	5,818	131,273	160,522
1910-11	7,220	27,607	6,927	130,776	172,530
911-12	9,911	63,544	8,777	213,579	295,811

1906-07, neuf mois seulement.

Tableau indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transporés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	340	....	....	340	....	....	....	....	....
1877-78....	....	186	....	....	186	....	....	....	....	....
1878-79....	....	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....	....
1879-80....	....	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....	....
1880-81....	....	13,872	....	....	13,862	....	4,022	....	2,902	6,924
1881-82....	....	13,256	....	1,290	15,546	....	7,146	....	3,607	10,753
1882-83....	....	9,465	....	508	9,973	....	11,126	....	5,497	16,623
1883-84....	....	13,778	....	3,068	16,846	....	14,543	....	7,265	21,808
1884-85....	....	10,381	....	3,661	14,042	....	18,024	....	8,445	26,469
1885-86....	....	4,394	....	3,988	8,392	....	7,674	....	5,858	13,518
1886-87....	....	20,450	....	8,500	28,950	....	15,044	....	8,395	23,439
1887-88....	....	14,320	....	14,085	28,405	....	21,641	....	7,133	28,774
1888-89....	....	24,358	....	7,160	31,518	....	12,955	....	11,120	24,075
1889-90....	....	6,390	....	8,913	16,303	....	6,778	....	6,125	12,903
1890-91....	....	5,088	4,670	8,215	17,973	....	10,130	468	5,096	16,594
1891-92....	....	7,142	3,960	10,535	21,637	....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93....	....	....	....	10,137	10,137	....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94....	....	....	....	6,775	6,775	....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95....	....	....	....	10,342	10,342	....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96....	....	....	....	9,824	9,824	....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97....	....	....	....	4,925	4,925	....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98....	....	....	....	....	....	....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99....	....	....	....	....	....	....	8,138	2,183	15,833	26,164
1899-1900..	....	96	....	....	96	....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01....	....	489	....	....	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02....	....	90	....	11,553	11,643	3,101	9,831	861	18,839	29,632
1902-03....	....	194	....	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04....	357	875	....	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05....	602	600	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	23,937	31,764
1905-06....	....	715	68	9,308	10,091	4,235	12.268	176	24,780	41,459
1906-07....	....	394	....	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08....	....	912	....	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631
1908-09....	6	1,705	....	6,817	8,528	5,095	8,906	979	21,527	36,507
1909-10....	309	2,000	....	12,203	14.512	6,402	9,217	1,051	23,224	39,894
1910-11....	532	1,293	....	24,166	25,991	6,326	9,368	947	25,026	41,667
1911-12....	1,096	2,558	....	12,057	15,711	8,242	9,691	1,519	21,870	41,322

1906-07, période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis 1876.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares locales.	Total.	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78....	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,346
1878-79....	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80....	....	519	1,462	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81....	....	498	1,879	920	3,297	....	1,418	937	1,051	4,406
1881-82....	....	475	1,919	967	3,951	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-82....	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84....	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85 ...	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86....	....	1,669	1,655	902	4,216	....	1,680	3,047	3,376	7,103
1886-87....	....	1,278	1,572	2,008	4,859	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.. .	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	470	1,099	4,193
1888-89....	....	2,474	2,000	1,870	63,44	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90....	....	2,335	1,787	2,111	6,223	....	2,449	847	3,288	6,584
1890-91....	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92 ...	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93....	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94 ...	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95....	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96....	....	1,966	3,059	1,316	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97....	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,158	1,176	2,536	5,889
1897-98....	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1868-99....	....	1,210	2,070	3,305	5,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1890-1000..	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,658	6,643
1900-01....	37	2,009	3,207	4,125	9,393	860	3,416	1,346	4,643	9,768
1901-02....	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,250	1,413	5,196	10,042
1902-03....	149	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1904-05.. .	779	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1905-06....	284	2,748	2,139	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07....	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,159	416	6,348	10,227
1907-08....	199	3,288	1,353	6,224	11,061	661	2,856	1,976	7,034	12,527
1908-09....	312	2,965	2,794	6,946	13,017	668	4,078	1,632	4,866	11,244
1909-10....	547	3,965	2,616	6,525	14,110	697	3,759	806	6,706	14,868
1910-11 ...	1,216	4,300	2,733	6,161	14,110	893	3,590	1,993	9,130	15,546
1911-12 ...	1,476	4,213	1,917	6,686	14,292	4,250	4,060	425	10,108	18,843

1906-07, neuf mois seulement.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin est exploité par la *Dominion Atlantic Railway Company* (ci-devant la *Windsor and Annapolis Railway Company*), en vertu d'un bail qui couvre également les droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial, de la jonction de Windsor à Halifax. La compagnie garde les deux-tiers des recettes brutes, et l'Etat, qui entretient la voie et les constructions, reçoit l'autre tiers.

Année.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes crédité à la ligne de la Jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes crédité à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,090 55	7,953 64	
1882-83	32	31,199 77	8,095 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1886-87	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1887-88	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91	32	39,519 56	9,284 48	38,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92	32	42,391 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1907-08	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	
1908-09	32	75,781 80	19,750 47	56,031 33	36,234 55	19,796 78	
1909-10	32	81,861 73	21,207 75	60,653 98	23,549 90	37,104 08	
1910-11	32	64,781 89	16,590 46	48,191 43	17,797 98	30,393 45	
1911-12	32	99,996 10	26,819 50	73,176 60	33,854 05	39,322 55	

1906-07—neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchand. transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1576–76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1887–77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877–78	199	221,599 46	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1978–79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879–80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880–81	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1881–82	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1882–83	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1883–84	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1884–85	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1885–86	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1886–87	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1887–88	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1888–89	211	266,485 85	160,971 78	105,524 07	52,604	133,099
1889–90	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1890–91	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1891–92	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893–94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894–95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896–97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	131,498
1897–98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	156,510
1898–99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899–1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900–01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901–02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	74,381	184,748
1902–03	209	269,737 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903–04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904–05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905–06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	256,092
1906–07	267	282,148 50	215,534 97	67,713 53	67,144	232,371
1907–08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828
1908–09	267·5	400,330 00	311,319 63	69,010 78	106,090	332,758
1909–10	267·5	427,283 73	319,074 74	108,208 99	105,741	251,038
1910–11	267·5	424,104 00	337,419 55	86,684 45	108,263	356,761
1911–12	267·5	449,962 91	367,203 39	82,759 52	120,218	388,076

1906–07—période de neuf mois seulement.

CANAUX.

Le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1912, étant comme suit :—

Route de Montréal au lac Supérieur.

—	Construction primitive.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	10,352,146 14		12,941,678 99
Lac Saint-Louis			298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	7,515,623 18			7,515,623 18
Canal Beauharnois	1,636,690 26			1,636,690 26
Lac Saint-François			75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,297,179 48		7,242,804 21
Canal Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26		1,334,551 80
Canal de la Pointe-Farran		877,090 57		877,090 57
Canal du Rapide-Plat		2,158,242 00		2,158,242 00
Canal des Galops		6,118,927 32		6,118,927 32
Rapides des Galops			1,039,895 65	1,039,895 65
Sections du fleuve			711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord			1,718,778 83	1,718,778 83
Canal Murray	1,248,946 71			1,248,946 71
Canal Welland	7,693,824 03	21,209,415 83		28,903,239 86
Canal du Saut-Sainte-Marie	4,941,557 07			4,941,557 07
Totaux	28,892,454 37	46,026,897 60	3,843,996 23	78,763,348 20

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Canal de la Culbute (remplacé)	382,776 46		382,776 46
Total	580,286 61	5,154,798 44	5,735,085 05

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,085,889 21		4,085,889 21
Canal Tay	489,599 23		489,599 23
Total	4,575,488 44		4,575,488 44

Route de Saint-Jean, P.Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,214 66	79,255 76	716,470 42
Ecluse de Saint-Ours	121,843 93	4,306 28	126,150 21
Total	759,058 59	83,562 04	842,620 63

Route du lac Ontario à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	11,302,045 89	....	11,302,045 89
Total	11,302,045 89	....	11,302,045 89

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Total	248,762 84	399,784 30	648,547 14

Tableau comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux pendans les saisons de 1910 et de 1911.

Nom du canal.	Saison de 1911.	Saison de 1910.	Nomber de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux — Saison de 1911.	Nomber de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux — Saison de 1910.
	Tonnes.	Tonnes.		
Canal du Sault-Ste-Marie	30,951,709	36,395,687	6,781	7,972
Canal Welland	2,537,629	2,326,290	2,480	2,544
Canaux du St-Laurent	3,105,708	2,760,752	9,923	10,220
Canal Chambly	599,829	669,299	4,008	4,219
Canal St-Pierre	75,298	85,951	1,260	1,470
Canal Murray	163,457	177,941	1,440	1,308
Canal de la rivière Ottawa	320,071	385,261	2,413	2,601
Canal Rideau	172,227	134,881	3,062	2,815
Canal de la Trent	57,290	46,263	4,165	3,442
St. Andrew's*	47,135	8,283	423	202
Total	38,030,353	42,990,608	35,955	36,799

* Ecluse et barrage sur la rivière Rouge, entre Winnipeg, et le lac Winnipeg. L'écluse et le barrage ont été construits par le ministère des Travaux publics qui les exploite.

Tableau indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1911.

	Ouverture de la navigation en 1911.	Fermeture de la navigation en 1911.
Lachine	1er mai	3 décembre.
Soulanges	1er "	3 "
Grenville	1er "	30 novembre.
Carillon	1er "	30 "
Sainte-Anne	28 avril	30 "
Chambly	1er mai	30 "
Saint-Ours	26 avril	28 "
Cornwall	1er mai	6 décembre.
Williamsburg — Pointe-Farran	1er "	7 "
Williamsburg — Rapide-Plat	1er "	7 "
Williamsburg — Galops	1er "	7 "
Murray	19 avril	4 "
Welland	15 "	15 "
Sault-Sainte-Marie	22 "	13 "
Rideau — à Ottawa	7 mai	29 novembre.
Rideau — à Kingston-Mills	1er "	24 "
Trent — Du lac Simcoe aux chutes Fénelon	15 "	1 "
Trent — Des chutes Fénelon et Lakefield	20 avril	21 "
Trent — Lakefield à Peterborough	1er mai	11 "
Trent — Peterborough aux chutes de Healey	15 avril	16 décembre.
Saint-Pierre	1er mai	11 janvier 1912.

PARTIE IX

Lois autorisant les Subventions aux Chemins de fer

EN VIGUEUR LE 1er AOÛT 1912

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Suivent les différentes lois de subventions aux chemins de fer passées depuis 1908, cette année comprise. Elles restent en vigueur jusqu'au 1er août 1912.

1908

LOI 7 ET 8 EDOUARD VII, CHAPITRE 63.

(Sanctionnée le 20 juillet 1908.)

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. A la Kettle River Valley Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant depuis un endroit situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant le bras nord et l'affluent est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 39.

2. Pour 30 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound, dans la province de l'Ontario et Meaford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 18.

3. Pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Sharbot-Lake ou de Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, et allant, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 7.

4. A la Népigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) à partir d'un endroit situé à ou près la station Népigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à lac Népigon, 30 milles au plus ;

(b) à partir d'un endroit situé sur la baie Népigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Népigon, 3 milles et demi au plus ;

(c) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Népigon, à ou près le passage de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's-Falls, 1 mille et demi au plus ;

(d) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Népigon en allant vers le nord, 45 milles au plus. Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

5. A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) à partir d'un point sur la dite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus ;

(b) à partir de Little-Current, et de la traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 64 milles au plus ;

(c) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus ; les dites subventions étant accordées pour 194 milles en tout, au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 1.

6. A l'Ontario, Northern Timigami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timigami, dans le chapître 43 de 1906, article 1, item 28.

7. Pour 75 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 24.

8. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, ou lieu de la subvention accordée pour 15 milles par le chapître 34 de 1904, article 2, item 1.

9. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 100 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 2.

10. A la compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un endroit à ou près Sainte-Flavie, sur le chemin de fer Intercolonial, à Matane, au lieu de la subvention accordée pour 30 milles par le chapître 43 de 1906, article 1, item 44.

11. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 45·2 milles au plus, pour prolonger sa ligne de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, et pour une ligne de chemin de fer, de 15·2 milles au plus, raccordant la ligne de Montfort et Gatineau de la dite compagnie avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, au lieu des subventions accordées au chemin de fer Grand-Nord par le chapître 43 de 1906, article 1, item 36.

12. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 83 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'à Québec, avec un embranchement jusqu'à pont de Québec ou dans la direction de ce pont, au lieu de la subvention accordée pour 70 milles au chemin de fer Grand-Nord, par le chapître 43 de 1906, article 1, item 37.

13. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Québec et Occidental, pour 160 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Edmunston, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 9, pour une ligne entre les deux points ci-dessus nommés.

14. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Yamaska à un endroit dans le comté de Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 12 ; et pour une ligne de chemin de fer de 1 mille et demi au plus, allant de Mont-Johnson, à la station de Saint-Grégoire, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis par le chapître 7 de 1899, article 2, item 16, pour 1 mille ; les dites subventions étant pour 71 milles et demi en tout.

15. A la compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 90 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de l'extrémité ouest des vingt milles de sa voie, telle que construite déjà à partir de Campbellton, jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston, au lieu des subventions autorisées par le chapître 57 de 1903, article 2, item 14 et 59 respectivement.

16. Pour 11 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis le lac Brazil sur le chemin de fer Dominion Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 8 de 1900, article 2, item 30.

17. A la Inverness Railway and Coal Company, pour 37 milles au plus d'une voie ferrée allant de Cheticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite, entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 24.

18. A la Magaree Coal and Railway Company, pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Rangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Ste-Rosa jusqu'à l'anse de Chimney-Corner ; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Rangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention accordée par le chapître 40 de 1907, article 1, item 21, pour 38 milles, les dites subventions étant en totalité pour 50 milles.

19. A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa lignes de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell ; et pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, situé dans le pont qui traverse le Saint-Laurent, à ou près Québec, au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 3 et 20 respectivement, les dites subventions étant en totalité pour 80 milles au plus.

20. A la Cape Breton Railway Company, Limited, pour 31 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Port Hawkesbury ou Point-Tupper, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Saint-Peters, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 7 de1899, article 2, item 6, pour 30 milles.

21. Pour 80 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 5.

22. Pour 52 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un endroit situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la partie de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 5.

23. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906 article 1, item 5, la dite subvention étant en totalité pour 166 milles au plus

24. A la compagnie du chemin de fer de la Baie Ha ! Ha !, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près le village de Jonquière, jusqu'à la baie des Ha ! Ha ! en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 33, pour 20 milles.

25. A la compagnie de chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick pour 62 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis Chaudière-Jonction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 7, de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles.

26. Pour 15 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud ; au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 38.

27. Pour 8 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Tusket-Wedge et allant à un point sur le chemin de fer Halifax South Western, à ou près Riverdale-Station.

28. A la Halifax and Southwestern Railway Company, pour 12 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant par Upper-Lahave.

29. A la Erie, London and Tilsonburg Railway Company, pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London.

30. Pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près Centreville jusqu'à Aylesford, ou Kingston ou Middleton, sur la ligne du chemin de fer Dominion Atlantic.

31. Pour 28 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook.

32. A la North Shore Railway Company, Limited, (ci-devant la Beersville Coal and Railway Company), pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus prolongeant sa ligne actuelle de Beersville à Brown's-Landing, et pour un embranchement de chemin de fer, de 2 milles et demi au plus, à partir de sa ligne mère jusqu'à Mount-Carlyle, les dites subventions étant pour une totalité de 9 milles et demi au plus.

33. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental.

34. A la Vancouver and Lulu Island Railway Company, pour 9·65 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Eburn, sur sa ligne mère, jusqu'à New-Westminster.

35. A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près de French-Creek et allant au village de Sandwich, et pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River ; les dites subventions étant pour une totalité de 79 milles au plus.

36. Pour 45 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de MacLeod, passant par Cardston, et se dirigeant vers un point de la frontière internationale à l'ouest du rang 21.

37. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood.

38. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Red-Deer et allant à un point situé sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Rockey-Mountain-House.

39. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 9 milles et demi au plus, allant de Winnipeg-Beach, dans une direction nord, jusqu'à Gimli, et pour une ligne, de 25 milles au plus, de Gimli à Riverton ; les dites subventions étant pour une totalité de 34 milles et demi au plus.

40. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 123 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Moosejaw, dans une direction nord-ouest.

41. A la compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour 36 milles au plus d'une voie ferrée, partant du chemin de fer Intercolonial, à la jonction de Saint-Léonard, et allant jusqu'à Dudswell.

42. A la compagnie du chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, pour une voie ferrée, de 8 milles au plus, depuis la jonction de Noyan jusqu'à la frontière internationale, et pour une voie ferrée, de 15 milles au plus, entre Saint-Lambert et Saint-Constant ; les dites subventions étant pour une totalité de 23 milles au plus.

43. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3·8 milles au plus ;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus ;

(*c*) De l'extrémité du 35me mille de l'embranchement de la Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de la Tuque, 5 milles au plus ;

(*d*) Des chutes de la Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus ;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de la Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de la Tuque, 1·6 mille au plus ; les dites subventions étant pour une totalité de 20·9 milles au plus.

44. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 10 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Hébertville jusqu'à Saint-Joseph-d'Alma.

45. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Trois-Rivières et Grand'Mère.

46. Pour 22 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne-mère du chemin de fer le Grand-Nord, à ou près Saint Jérôme, jusqu'à Charlemagne (Bout-de-l'Ile.)

47. A la compagnie du chemin de fer du Nord-Est, pour 25 milles au plus d'une voie ferrée, allant vers l'est à partir d'un point situé à l'est du lac Témiscamingue, à ou près Villemarie.

48. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée, entre Montréal et Hawkesbury.

49. Pour 200 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental.

50. A la compagnie du chemin de fer Central de Québec, pour un prolongement de sa voie ferrée, de 30 milles au plus depuis Saint-Georges jusqu'à ou vers Sainte-Justine.

51. A la compagnie dite The Maritime Coal, Railway and Power Company, pour une voie ferrée, de 25 milles au plus, depuis Chignecto jusqu'à un point sur le détroit de Northumberland, et pour une ligne de 1 mille au plus allant de Jogginns-Mines jusqu'à un point sur la baie de Fundy ; les dites subventions étant pour une totalité de 26 milles au plus.

52. Pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Saint-Peters, dans le comté de Richmond, par la rive sud du lac Bras-d'Or, jusqu'à Sydney.

53. A la compagnie du chemin de fer Central de Nipissingue, pour 13 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Témiscamingue and Northern Ontario, à ou près la ville de New-Liskeard, jusqu'à un point dans le township de Guigues, dans la province de Québec.

54. A la Vancouver Island and Eastern Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific.

55. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Vancouver vers Fort-George, sur la ligne du Grand Trunk Pacific.

56 Pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, contournant Death-Rapid, Colombie-Britannique.

57. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Kittimat jusqu'à la rivière Telkwa.

58. Pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Nicola jusqu'à un point à ou près Penticton.

59. Pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, de Carmi à Penticton.

60. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company, pour 45 milles au plus d'une voie ferrée, de Woodstock à Exeter.

61. A la compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, allant depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction nord, vers le chemin de fer National Transcontinental.

62. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour 220 milles au plus d'embranchements, à partir de la ligne du chemin de fer National Transcontinental jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William.

63. A la Lac Seul, Rat Portage and Keewatin Railway Company, pour 18 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point à ou près Kenora jusqu'à la ligne du chemin de fer National Transcontinental.

64. A la Burk's Falls and French River Railway Company, pour 85 milles au plus d'une voie ferrée, à partir des chutes de Burk jusqu'à la rivière des Français.

65. A la Thessalon and Northern Railway Company, pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Thessalon dans une direction nord.

66. A la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis la jonction de Sudbury jusqu'aux mines de Hutton.

67. A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo,, pour 24 milles au plus d'une voie ferrée, entre la baie et le lac de Cowichan.

68. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, entre Hawkesbury et Ottawa.

69. Pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De Westfield à Saint-Jean, 14 milles au plus ;

(*b*) De Gagetown à Frédéricton, 40 milles au plus ;

(*c*) Depuis un point entre Centreville et Woodstock jusqu'à un point à ou près Grand-Falls, 55 milles au plus.

70. A la compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le lac Nominingue.

71. A la compagnie de chemin de fer L'Avenir et Melbourne, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Melbourne et Drummondville.

72. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 5 milles au plus d'une voie ferrée, partant de Chicoutimi et se dirigeant vers le sud ou le sud-est.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir :

1. Pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer et des approches de ce pont sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 2, $15,000.

2, A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la Calgary and Edmondton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, la dite subvention ne dépassant pas $100,000.

3. A la Quebec, Montreal and Southern Railway Company, pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer suivants :

(*a*) pont sur la rivière Gentilly, $15,000 ;

(*b*) pont sur la rivière Bécancourt, $30,000 ;

(*c*) pont sur la rivière Richelieu, $30,000.

4. A l'Atlantic, Quebec and Western Railway Company, pour la construction et l'achèvement de 26 ponts de chemin de fer le long de sa ligne entre Paspébiac et Gaspé, et payable lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer entre les dits endroits, $250,000.

5. A l'Interprovincial Railway Bridge Company of New-Brunswick, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer, sur la rivière Restigouche entre Campbellton et Mission-Point, $160,000 au plus.

6. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, $200,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars ; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et ponts respectivement ; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1908, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables, pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer

en correspondance ; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et services se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu—

(a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie ;

(c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

1909.

LOI 8 ET 9 EDOUARD VII., CHAPITRE 35.

(*Sanctionnée le 19 mai 1909.*)

1. Est complété le paragraphe 6 de l'article 2 du chapitre 63 des lois de 1908 par l'insertion des chiffres $200,000, à la fin du dit paragraphe.

1910.

LOI 9 ET 10 EDOUARD VII., CHAPITRE 51.

(*Sanctionnée le 4 mai 1910.*)

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. Pour une voie ferrée de 8 milles au plus depuis Tusket-Wedge jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Halifax and Southwestern, à ou près Riverdale-Station, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 27.

2. A la compagnie du chemin de fer Halifax and Southwestern, pour une voie ferrée depuis Lunenburg jusqu'à Bridgewater, en passant par Upper-La-Have, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 28, pour 12 milles au plus.

3. A la Inverness Railway and Coal Company pour une voie ferrée allant de Chéticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 17, pour 37 milles au plus.

4. A la Margaree Coal and Railway Company pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Orangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Sainte-Rosa, jusqu'à Chimney-Corner-Cove ; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée allant d'un point sur l'Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'Anse-Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 18, les dites subventions n'excédant pas en totalité 50 milles.

5. Pour une voie ferrée de un mille au plus allant d'un point sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai du gouvernement à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 7.

6. Pour une voie ferrée de 11 milles au plus depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 16.

7. A la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, pour une voie ferrée de 15 milles au plus allant de Centreville, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, dans une direction ouest jusqu'à Weston, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 30.

8. Pour une voie ferrée de 80 milles au plus, depuis un point situé sur le chemin de fer Intercolonial à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 21.

9. Pour une voie ferrée de 52 milles au plus, depuis un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 22.

10. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit situé à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908 article 1, alinéa 23, la dite subvention étant en totalité pour 116 milles au plus.

11. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 3 milles et demi de son chemin, étant la distance non couverte par la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 15.

12. Pour une voie ferrée à partir de Grand-Falls et allant jusqu'à Saint-Jean, N.-B., au lieu des subventions autorisées par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéas 2, 3 et 10, respectivement, et au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 69, pour 228 milles au plus.

13. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point situé sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du Beau lac, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 25.

14. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 33.

15. Pour 28 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 31.

16. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 102 milles depuis Paspébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 9, pour une ligne entre les points susmentionnés.

17. A la Canadian Northern Quebec Railway Company pour 30 milles au plus d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 11, pour une voie ferrée entre les points mentionnés ci-dessus.

18. Pour une ligne ferrée de 100 milles au plus allant de Roberval dans une direction ouest vers la Baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 9.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3·8 milles au plus ;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus ;

(*c*) De l'extrémité du 35e mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de La-Tuque, 5 milles au plus ;

(*d*) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus ;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque, 1·6 mille au plus ;

(*f*) De Hébertville à Saint-Joseph d'Alma, pour 10 milles au plus ;

(*g*) De Chicoutimi en se dirigeant vers le sud et le sud-est, pour 5 milles au plus ; les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéas 43, 44 et 72, respectivement, pour 35·9 milles au plus.

20. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de la Chaudière jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 25, pour 62 milles au plus.

21. A la Compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour une ligne de chemin de fer de 36 milles au plus partant du chemin de fer Intercolonial à la Jonction de Saint-Léonard et allant jusqu'à Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 41.

22. A la Compagnie du chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne ferrée depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 71, pour 28 milles au plus.

23. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à un endroit près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point situé à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell ; et pour une voie ferrée de 30 milles au plus depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, dans le township d'Inverness, jusqu'à un point situé au ou près le pont sur le fleuve Saint-Laurent, à ou près Québec ; au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 19, étant en totalité pour 80 milles au plus.

24. Pour une voie ferrée de 60 milles au plus depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manuan, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, alinéa 9.

25. Pour une voie ferrée allant de Saint-Joachim vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur la Malbaie et la Baie Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 11, pour 170 milles au plus.

26. Pour une voie ferrée de 15 milles au plus depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près du lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 26.

27. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha !, pour une voie ferrée de 24 milles au plus, depuis un point à ou près le village de Jonquières jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 24.

28. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company pour 36 milles au plus d'une voie ferrée entre Embro et Exeter, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 60.

29. A la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 5, pour 194 milles au plus):

(*a*) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de la dite compagnie entre Little-Current et Sudbury et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus ;

(*b*) à partir de Little-Current et de là traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 88 milles au plus ;

(*c*) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

30. A la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour les voies ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 2, et le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 61, n'excédant pas en totalité 275 milles):

(*a*) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus ;

(*b*) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus ;

(*c*) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus.

31. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 8.

32. A la Lac-Seul, Portage-du Rat and Keewatin Railway Company, pour 22 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 63, pour 18 milles.

33. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée entre Montréal et Hawkesbury, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 48.

34. A la Nipigon Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 4, pour 80 milles au plus):

(*a*) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nipigon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nipigon, pour 30 milles au plus ;

(*b*) à partir d'un endroit situé sur la baie de Nipigon, sur le lac Supérieur jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, pour 3 milles et demi au plus ;

(*c*) à partir d'un endroit situé sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, à ou près le passage de la rivière des Français, jusqu'à un point situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's Falls, pour 1 mille et demi au plus ;

(*d*) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nipigon, en allant vers le nord, pour 45 milles au plus ;

35. A la Ontario Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissing, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 6.

36. Pour une ligne de chemin de fer de 41 milles au plus, à partir de Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 3.

37. A la Erié, London and Tillsonburg Railway Company, pour une voie ferrée de 35 milles au plus entre Port-Burwell et London, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 29.

38. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée de 51 milles au plus entre Golden-Lake et Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 41.

39. A la Compagnie du chemin de fer de Kington, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer de 101 milles au plus, entre Kingston et Ottawa, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 19.

40. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'Edmonton, et allant dans une direction nord-ouest, à ou vers la rivière La-Paix, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 51.

41. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 37, pour 50 milles au plus):

(*a*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction nord-est, pour 10 au plus ;

(*b*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction sud-ouest, pour 40 milles au plus.

42. A la Kettle River Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 18, et le chapître 63 de 1908, article 1, alinéas 58 et 59, respectivement, n'excédant pas en totalité 300 milles):

(*a*) à partir de Midway jusqu'à une jonction avec la Nicola, Kamloops and Similkameen Railway Company, près Merritt, pour 250 milles au plus ;

(*b*) à partir d'un point situé sur la ligne du chemin de fer de la compagnie, près la rivière Coldwater, jusqu'à un point situé sur la rivière Fraser, pour 50 milles au plus.

43. A la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden et allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele ; de là traversant le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 31, pour 186 milles au plus.

44. A la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé sur sa voie principale, à ou près Duncan et allant jusqu'au lac Cowichan, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 67.

45. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 49.

46. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 70.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur toute ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ca chemin de fer.

3. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars ; ou

(*d*) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement ; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1910 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres endroits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance ; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

6. Toute compagnie recevant une subvention sous le régime de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

8. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures

et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

9. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre dee Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

1911

Il n'a pas été autorisé de subventions.



Chemin de fer Intercolonial.—"Océanique limité."



Chemin de fer Intercolonial.—Sydney, C.-B.



Chemin de fer Intercolonial ; bac des wagons traversant entre Mulgrave et Pointe-Tupper, Cap-Breton.—Mulgrave, N.-E.

Chemin de fer Intercolonial :—Halifax vue de la Citadelle.

Chemin de fer Intercolonial.—Chute réversible, Saint-Jean.   Marée montante.

Chemin de fer Intercolonial.—Vallée de la Matapédia.

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.—Charlottetown, I.-P.-E.



La "flambée" d'un puits de gaz à Moncton, N.-B.



'Sir Donald," chaîne des Selkirk C.-B. Vue de l'hôtel de la Cie. du chemin de fer du P. C. au Glacier.



Chemin de fer Pacifique-Canadien.—Vue générale des tunnels en spirale, près de Field, C.-B., Rocheuses canadienne. "La manière améliorée."

Chemin de fer Pacifique-Canadien : Ancienne manière de gravir le Pas du Cheval-qui-Rue ; Rampe de $5\frac{1}{2}$ pour cent près de Field, C.B. Rocheuses canadiennes. Grâce aux tunnels en spirale on a réussi à réduire cette forte rampe.

Elévateurs à grains du Chemin de fer Pacifique Canadien, au Fort William, Lac Supérieur. Capacité ; B. 1,200,000 boisseaux ; E. 2,000,000 boisseaux ; A. 1,250,000 boisseaux ; C. 1,500,000 boisseaux.

Chemin de fer Transcontinental.—Construction de ponts.

Usines du Chemin de fer Transcontinental Transcona (à l'est de Winnipeg).—Atelier des locomotives.

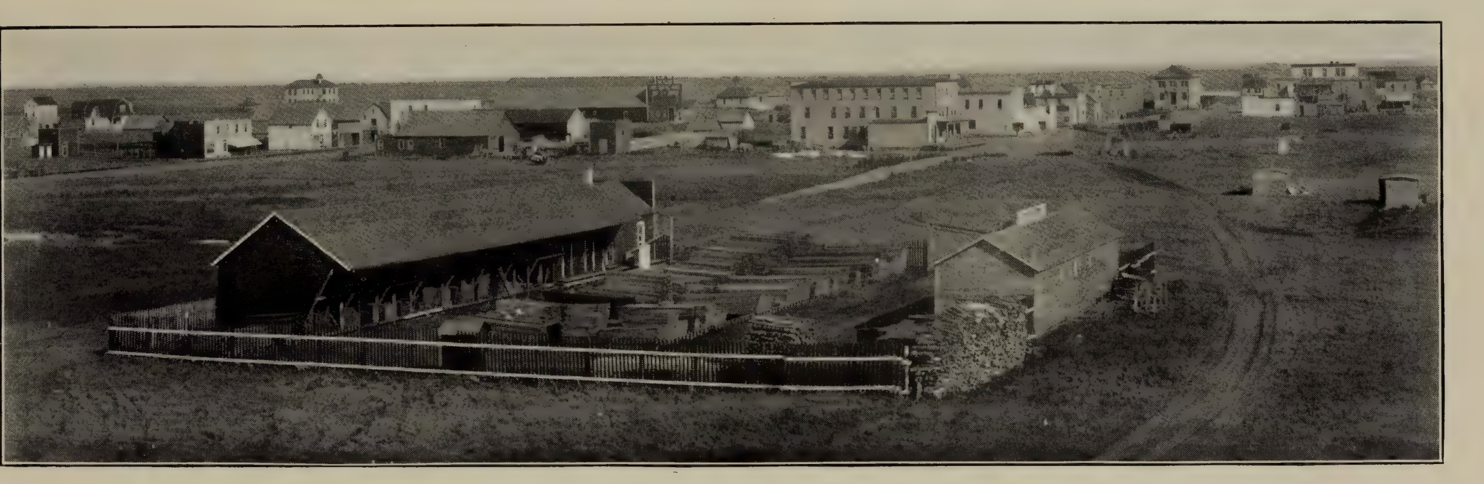
20—1913—23

Wainwright, Ata. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Chemin de fer Grand Tronc Pacifique. Pont de la rivière Bataille, près de Wainwright, Ala.



Saskatoon, Sask. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.



Nokomis, Sask. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Watrous, Sask., 1909. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Melville, Sask., 1909. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Punichy, Sask. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Construction du Chemin de fer Grand Tronc Pacifique à l'ouest d'Emonton, Alta. On voit à l'œuvre la machine à poser la voie.

Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.—Première pelletée de terre au Fort-William, Ont.

Première coupe à Prince Rupert, C.-B. Chemin de fer Grand Tronc Pacifique.

Chemin de fer Grand Tronc Pacifique. Prince-Rupert, C.-B., 1907.

Rue Grenville, Vancouver, C.-B., (1911).

Train régulier du Chemin de fer Grand Tronc Pacifique, Rivers, Man.

Port-Arthur, Lac Supérieur.

Le bord de l'eau, Port Arthur, Lac Supérieur.

Dauphin, Man. Le premier terminus du Chemin de fer Canadian-Northern En 1896 il n'y avait que deux cabanes en bois rond à Dauphin. Population approximative en 1911, 4,000.

Pithus Point, Lac La-Pluie, Chemin de fer Canadian-Northern.

Il n'y avait ici que la prairie nue, deux ans plus tôt lorsque le chemin de fer Canadian-Nerthern est arrivé à cet endroit.

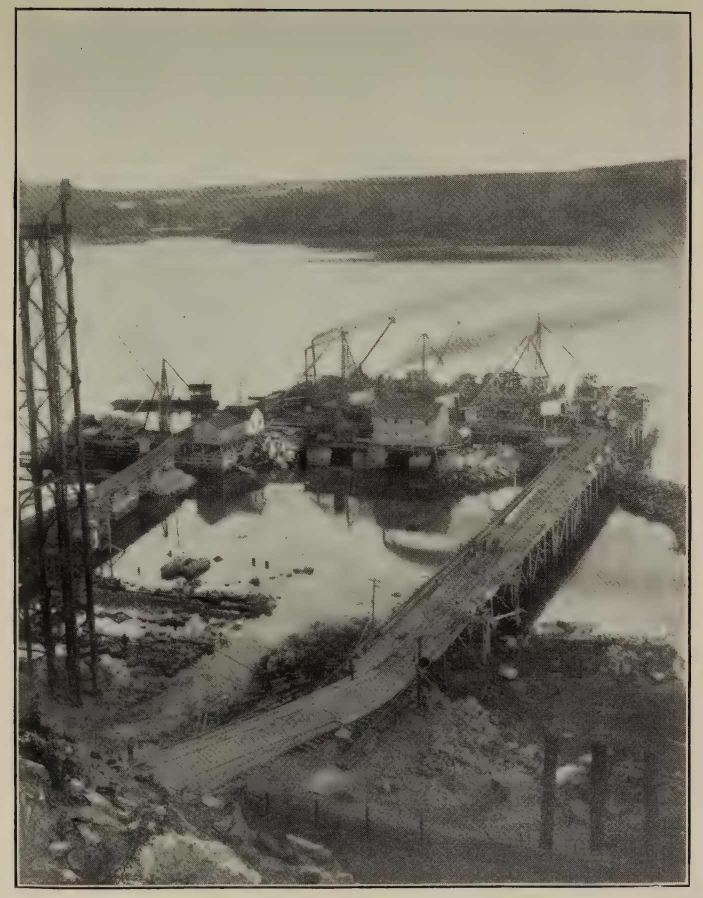


Chemin de fer de la Baie-d'Hudson.—Rivière Nelson en aval des Rapids du Chaudron.



Chemin de fer de la Baie-d'Hudson.—Goulet du Peuplier, lac Cormorant.

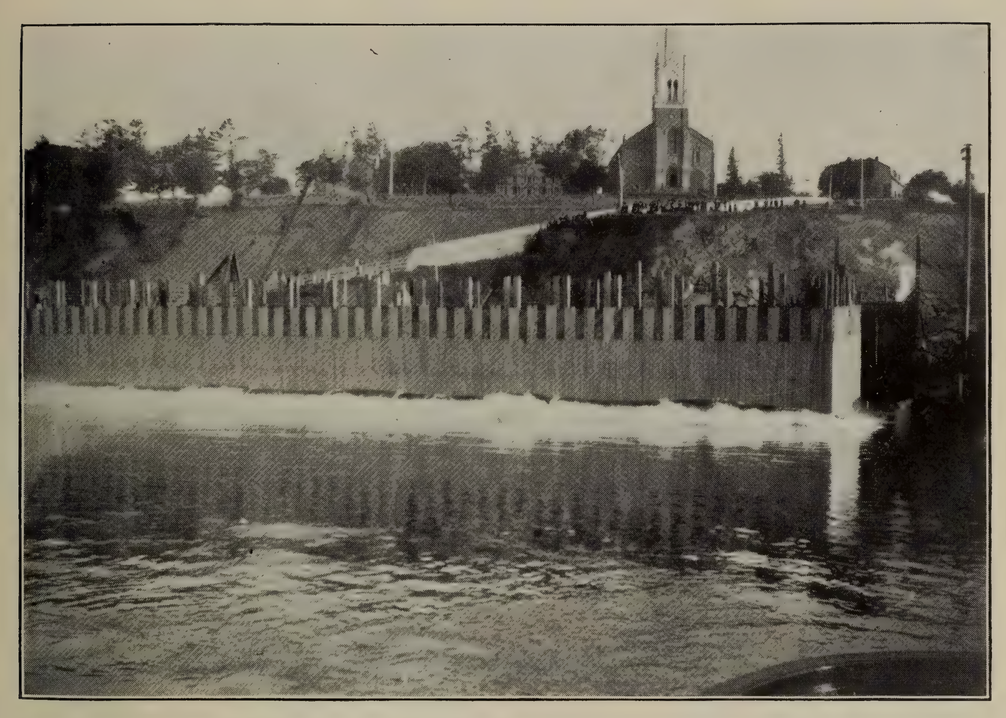
Pont de Québec.—Vue de l'outillage sur la rive sud avec vue de l'outillage du nord du côté opposé du fleuve.



Pont de Québec.—Vue du rocher indiquant l'outillage relatif à l'immersion du caisson du pilier principal du nord.

Vue de la rive nord indiquant la chaudière, le compresseur et l'outillage du béton. Pont de Québec en voie de construction sur le fleuve Saint-Laurent.

Pont de Québec.—Les deux caissons pour le pilier principal du nord en voie d'immersion. Les puits de moindre dimension sont des puits d'air à échelles par lesquels les hommes descendent dans la chambre de travail, en dessous du caisson. Les grauds puits sont les puits d'air à matériaux par lesquels en sort le déblai. L'auget en acier peut être vu émergeant de l'un de ces puits.



Pont de Québec.—Lancement du gros caisson pour le pilier principal du sud. Dans cette gravure, il ne fait que toucher l'eau. Le caisson a 180'-0 de long et 55'-0 de large.



Pont de Québec.—Caisson pour le pilier principal du sud que l'on a flotté en position en arrière du vieux pilier principal du sud. On est à démolir le vieux pilier au premier plan.

Canal de Carillon. Entrée d'aval de l'Ecluse No. 1. Regardant vers l'ouest.

Vieux canal Lachine avec port de la Baie-d'Hndson sur la rive sud, regardant à l'est.

Canal Lachine vue de l'écluse de la Côte St-Paul, regardant à l'est.

Canal Lachine écluse du nord regardant à l'est du pont Black.

Ecluse de St-Ours, P.Q. Indiquant le vieux moulin, regardant à l'est

Ecluse de St-Ours, P.Q. Pilier en béton en aval de l'écluse, regardant à l'ouest.

20—1913—25

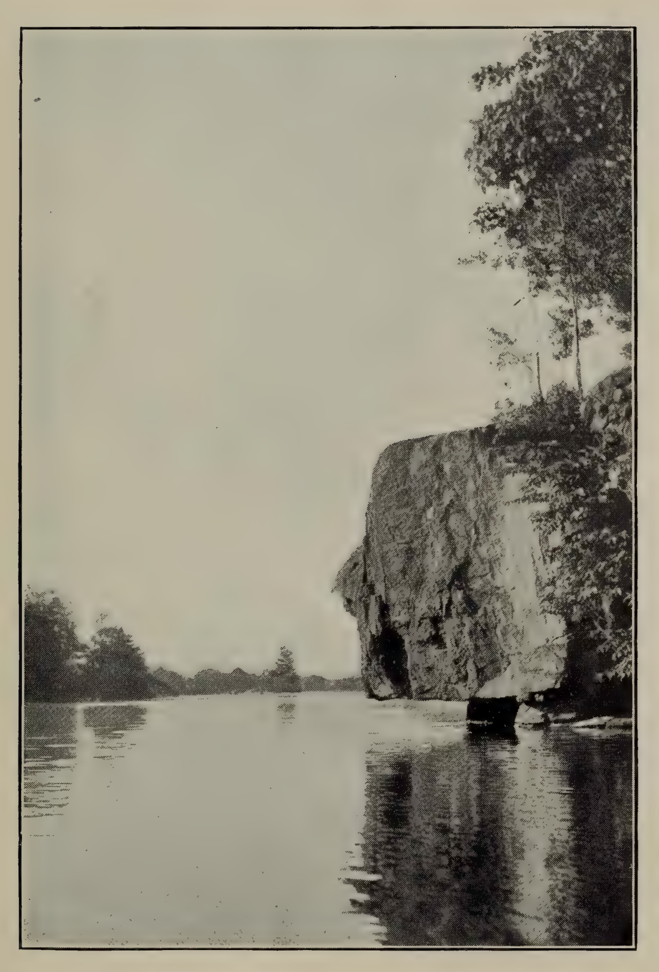
Canal de Soulanges à l'écluse à porte en éperme No. 4. Vue du canal du sommet de la grande vanne de pierre.

Canal de Soulanges. Portes de l'écluse, regardant à l'est.

Canal Cornwall. Pont tournant, Cornwall : regardant à l'est.

Ecluse 19 du Canal Cornwall. Coursier d'alimentation, vue du côté d'aval.

Canal Rideau. Kingston Mills, station d'écluse, indiquant le passage de la ligne-mère du chemin de fer Grand Tronc sur les écluses.



Canal Rideau. The "Iron Duke" ou "Wellington's Nose," lac aux Canneberges.

Canal Rideau. Vieux Blockhaus, à Morton, construit d'abord pour protéger le barrage à la base du rocher.

Canal Rideau. Pied du déversoir à la station d'écluse de Jones' Falls.

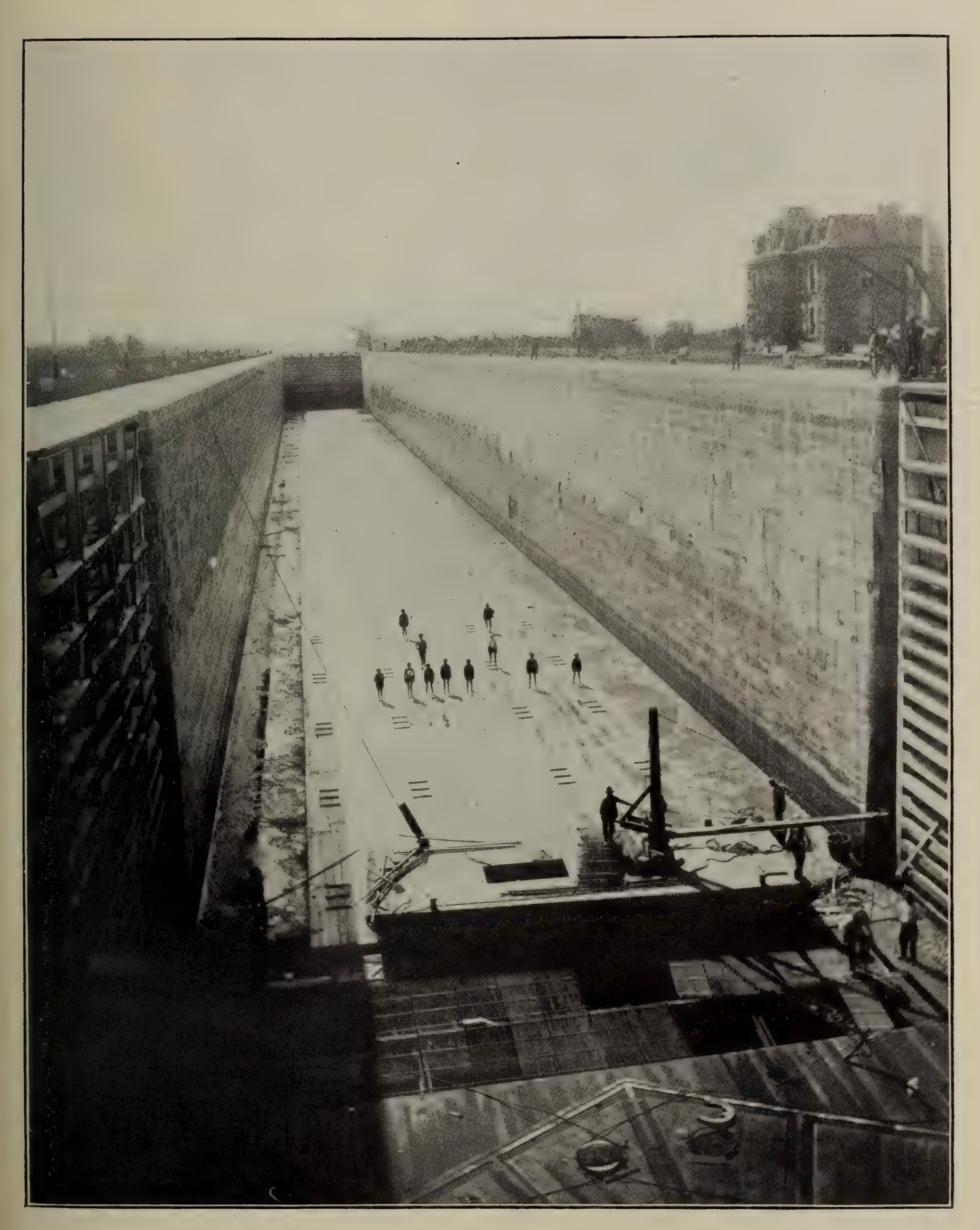


Canal Rideau. Lac aux Canneberges regardant à l'ouest de la station d'écluse de Jones' Falls.

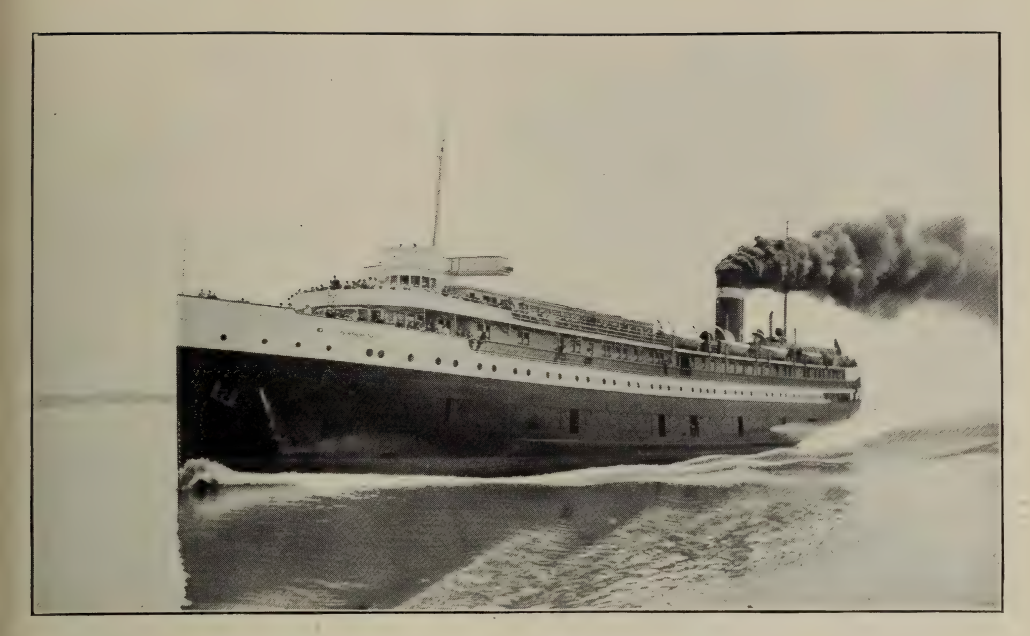
Ecluse d'ascension hydraulique à Peterborough. Canal de la Trent.



Canal Welland. Entrée à Port-Colborne. Elévateur à grains de l'Etat dans le lointain.



Canal du Sault-Sainte-Marie.—Ecluse asséchée pour réparations, 1907.



Str. Hamonic de la Northern Navigation Co., sur le lac Huron. L'Hamonic le plus gros navire à passager sur le lac. Longueur 365 pieds, baux 50 pieds.

Canal du Sault Sainte-Marie.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

(Traduit de l'anglais.)

1912

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

A Son Altesse Royale, le feld-maréchal, le Prince Arthur William Patrick Albert, *Duc de Connaught et de Strathearn ; Comte de Sussex (en la pairie du Royaume-Uni), Prince du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande ; Duc de Saxe ; Prince de Saxe-Cobourg et Gotha ; Chevalier de l'Ordre Très illustre de la Jarretière ; Chevalier de l'Ordre Très ancien et Très illustre de Saint-André ; Chevalier de l'Ordre Très illustre de Saint-Patrice ; Membre du Très honorable Conseil privé ; Grand-Maître de l'Ordre Très honorable du Bain ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre Très distingué de l'Etoile de l'Inde ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Très distingué de Saint-Michel et de Saint-Georges ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre Très éminent de l'Empire des Indes ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal de Victoria ; Aide-de-camp personnel de Sa Majesté le Roi, Gouverneur général et Généralissime du Canada.*

Plaise à Votre Altesse Royale,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport sur la statistique des canaux, pour l'année terminée le 31 décembre 1912.

Le tout respectueusement soumis.

F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de Fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Dominion pour l'année terminée le 31 décembre 1912.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de Fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, le 15 février 1913.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1912.

Le volume total du trafic expédié par les canaux du Dominion s'est chiffré par 47,587,245 tonnes, réparties comme suit:—

—	Tonnes.	Augmentation	Diminution.
Sault-Sainte-Marie	39,669,655	8,717,946	
Welland	2,851,915	314,286	
Saint-Laurent	3,477,188	371,480	
Chambly	618,415	18,586	
Saint-Pierre	74,809		489
Murray	170,081	6,624	
Ottawa	392,350	72,279	
Rideau	160,133		12,094
Trent	77,150	19,860	
Saint-André	95,549	48,414	
Total	47,587,245	9,569,475	12,583

On remarquera que l'augmentation pour 1912 s'est élevée à 9,556,892 tonnes, comparativement à 1911, ce qui équivaut à 25.1 pour 100.

Il ne faut pas supposer que les opérations nettes des canaux aient atteint 47,587,245 tonnes. Il y a un double enregistrement jusqu'à concurrence de plusieurs millions de tonnes, et la chose est inéluctable. Par exemple, tout le trafic entre Fort-William et Montréal est d'abord porté au crédit du canal au Sault-Sainte-Marie, puis du canal Welland et enfin des canaux du Saint-Laurent. De la même manière, le fret expédié d'Ottawa à New-York est consigné d'abord dans les relevés des canaux de la rivière Ottawa, puis du canal de Lachine et, en dernier lieu, du canal de Chambly. Cette situation n'est pas essentiellement différente de celle qui se présente à l'égard du trafic des chemins de fer. De plus, ainsi qu'on l'a affirmé, elle est inséparable du système statistique qui a longtemps été en vogue. Le tonnage net réel est indiqué à une page ultérieure, où il est traité de la question du taux moyen du fret dans les eaux intérieures du Canada.

L'état suivant indique l'accroissement du trafic dans tous les canaux du Canada au cours de la dernière période décennale :

1903	9,203,817	tonnes.
1904	8,256,236	"
1905	9,371,744	"
1906	10,523,185	"
1907	20,543,639	"
1908	17,502,820	"
1909	33,720,748	"
1910	42,990,608	"
1911	38,030,353	"
1912	47,587,245	"

On constatera que l'augmentation pour la dernière période décennale comprise entre 1903 et 1902 équivaut à 417 pour cent.

L'état comparatif suivant du trafic indiquera sur quels canaux l'augmentation a été accusée pendant les quatre dernières années :

—	1909.	1910.	1911.	1912.
Saut-Sainte-Marie	27,861,245	36,395,687	30,951,709	39,669,655
Welland	2,025,951	2,326,290	2,537,629	2,851,915
Saint-Laurent	2,410,629	2,760,752	3,105,708	3,477,188
Chambly	752,117	669,299	599,829	618,415
Saint- Prerre	79,850	85,951	75,298	74,809
Murray	102,291	177,941	163,457	170,081
Ottawa	336,939	385,261	320,071	392,350
Rideau	91,774	134,881	172,227	160,133
Trent	59,952	46,263	57,290	77,150
Saint-André	....	8,283	47,135	95,549

Le détail des opérations, montrant le tonnage des produits, est indiqué dans les tableaux qui constituent le corps du présent rapport. Comparant les années 1911 et 1912, voici le tonnage par classes et canaux :—

Canaux.	Produits agricoles.	Produits des animaux.	Objets fabriqués.	Produits forestiers.	Produits miniers.	Total.
1911.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Saut-Sainte-Marie	3,219,929	978	854,516	56,853	26,819,433	30,951,709
Welland	1,089,605	574	539,865	250,423	657,162	2,537,629
Saint-Laurent	1,003,090	9,943	557,992	551,155	983,528	3,105,708
Chambly	41,903	315	25,370	396,704	135,537	599,829
Saint-Pierre	16,538	2,153	11,828	7,120	37,659	75,298
Murray	1,109	113	143,399	1,622	17,214	163,457
Ottawa	9,779	2,467	65,452	202,797	39,576	320,071
Rideau	6,084	2,684	114,937	34,350	14,172	172,227
Trent	951	397	12,551	31,342	12,049	57,290
Saint-André	82	....	33,153	13,773	127	47,135
Total	5,389,070	19,624	2,359,063	1,546,139	28,716,457	38,030,353
1912.						
Saut-Sainte-Marie	4,530,792	372	975,303	54,114	34,109,074	39,669,655
Welland	1,205,912	678	625,569	227,684	792,072	2,851,915
Saint-Laurent	1,119,567	9,375	464,091	578,760	1,305,395	3,477,188
Chambly	19,706	338	11,600	425,313	161,458	618,415
Saint-Pierre	15,427	2,996	7,583	11,161	37,642	74,809
Murray	448	37	101,511	706	67,379	170,081
Ottawa	5.278	2,880	20,958	226,600	136,634	392,350
Rideau	3,995	3,151	18,814	28,642	105,531	160,133
Trent	2,514	361	3,459	67,489	3,327	77,150
Saint-André	37	....	60	14,153	81,299	95,549
Total	6,903,676	20,188	2,228,948	1,634,622	36,799,811	47,587,245

Le tableau qui suit indique les relations proportionnelles des taux des classes ci-dessus en regard du volume total durant les trois dernières années :—

	1910.	1911.	1912.
	Pour-cent.	Pour-cent.	Peur-cent.
Produits agricoles	10.2	14·2	14·51
" des animaux	1·2	·1	·04
Objets fabriqués	5·2	6·2	4·68
Produits forestiers	3·9	4·0	3·43
" miniers	79·5	75·5	77·34

TRAFIC DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS.

Antérieurement à 1908, on n'établissait pas de distinction entre le trafic du Canada et celui des Etats-Unis. Depuis cette date, on a consigné le pays de provenance, en ce qui concerne les canaux du Canada.

Les faits relatifs au tonnage des vaisseaux et au tonnage du fret dans les cinq dernières années sont indiqués dans le tableau suivant :—

Année.	Navires canadiens.		Navires américains.		Tonnage du fret.		
	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,490,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245

Les proportions du tonnage du fret provenant du Canada et des Etats-Unis au cours des cinq dernières années pour lesquelles les faits sont disponibles ont été comme suit :—

Année.	Pour-cent canadien.	Pour-cent américain.
1908	28·7	71·3
1909	21·8	78·2
1910	18·3	81·7
1911	20·5	79·5
1912	19·7	80·3

La différence est grande et croissante entre le trafic du Canada et celui des Etats-Unis transporté sur les canaux canadiens et se produit presque entièrement au Sault-Sainte-Marie. Par exemple en 1912, la proportion du trafic strictement canadien qui est passé par le canal canadien au Saut-Sainte-Marie a été de 10·3, et le trafic de ce canal a représenté 83 pour 100 du total pour tout le Canada. Le minerai de fer a constitué plus de 87 pour 100 du trafic américain qui est passé par les canaux canadiens en 1912. En d'autres termes, sur les 35,579,293 tonnes de trafic américain au Sault-Sainte-Marie, le minerai de fer a compté pour 31,141,063 tonnes.

La situation varie au canal Welland. En 1912, sur un total de 2,851,915 tonnes, le trafic canadien s'est chiffré par 1,553,116 tonnes, soit 54 pour 100. Durant la même période, sur un total de 3,477,188, les canaux du Saint-Laurent ont accusé 2,340,143 tonnes d'opérations canadiennes, soit 67 pour 100.

On trouvera à une page suivante les faits concernant le tonnage des vaisseaux. En 1912, les proportions ont été : tonnage canadien, 29·36 pour 100 ; américain, 70·64 pour 100.

TRANSPORT DU BLÉ DU CANADA.

Le développement rapide des provinces de l'Ouest a créé un intérêt qui croît constamment dans le transport du blé du Canada. Dans la période comprise entre 1895 et 1909, les statistiques des canaux n'ont pas établi de distinction entre les produits canadiens et les produits américains. Mais, depuis 1909, on a soigneusement consigné les faits à cet égard. Le tableau suivant indique le volume du blé canadien transporté par voie du canal canadien au Sault-Sainte-Marie.

	Boisseaux.
1895	4,518,334
1896	19,314,234
1897	17,925,834
1898	9,746,600
1899	12,759,634
1900	9,292,034
1901	9,639,534
1902	27,912,500
1903	32,233,934
1904	29,794,100
1905	25,983,100
1906	34,389,300
1907	49,399,967
1908	58,574,034
1909	*48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000
1912	83,743,034

* Pour la première fois ne représente que le blé canadien. Les chiffres des années précédentes comprennent le blé américain qui est passé par le canal canadien.

Les chiffres ci-dessus ne représentent pas le volume total du blé canadien expédié du Nord-Ouest en 1912. Ils se rapportent entièrement au nombre de boisseaux qui sont passés par le canal canadien au Sault-Sainte-Marie. Il est passé 23,020,833 boisseaux par le canal américain à cet endroit. Le ministère des Douanes a aussi constaté que 10,724,498 boisseaux de blé canadien ont été expédiés de Duluth en 1912 en entrepôt. Sur cette dernière quantité, 7,646,634 boisseaux avaient été consignés dans les taux des deux canaux au Sault-Sainte-Marie, ce qui laisse 3,078,264 boisseaux à ajouter aux chiffres déjà mentionnés. La quantité totale du blé canadien transportée par voie d'eau en 1912 serait par conséquent de 109,842,031 boisseaux, contre 65,622,-481 en 1911.

Sans indiquer lequel des deux canaux a été utilisé au Sault-Sainte-Marie, on pourrait présenter sous la forme suivante le relevé du blé canadien :—

De Fort-William	99,117,233	boisseaux.
De Duluth, en entrepôt	10,724,798	do
Total	109,842,031	do

Le relevé est encore incomplet. 2,828,980 barils de farine canadienne sont passés par les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie. En calculant cinq boisseaux de blé par baril, cela impliquerait une addition de 14,144,900 boisseaux, portant à 123,986,931 boisseaux le grand total du blé transporté par voie d'eau canadiennes.

On a cette année fait une analyse de la répartition du blé canadien après son passage dans les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie, conformément aux rapports déposés aux deux bureaux. Pendant plusieurs années, on a recueilli les faits, en ce qui concerne le canal canadien seulement. En 1912, on s'est procuré des copies de tous les rapports de navires enregistrés au canal américain. Par suite, des chiffres plus étendus sont disponibles cette année. Considérant d'abord le canal canadien, voici quelle a été la répartition du blé canadien en 1912 :—

	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	13,726,166
" à la baie Georgienne	17,648,334
" à d'autres ports canadiens	19,676,100
" à Buffalo	25,045,800
De Duluth à Montréal	283,500
" à Buffalo	5,714,367
" à la baie Georgienne	1,418,767
" à d'autres ports canadiens	230,000
Total	83,743,034

La répartition du blé canadien passé par le canal américain au Sault-Sainte-Marie en 1912 a été la suivante :—

	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,202,933
" à la baie Georgienne	1,852,834
" à d'autres ports canadiens	782,600
" à Buffalo	19,182,466
Total	23,020,833

En ajoutant 3,078,264 boisseaux de blé canadien en provenance de Duluth, qui ne pourrait être classifié, à cause de la forme sous laquelle on enregistre les opérations américaines au Sault-Sainte-Marie, le relevé comprend un total de 109,842,131.

En additionnant les deux relevés, la répartition du blé canadien pour 1912 est représentée comme suit :—

Blé canadien.	Boisseaux.	Pour cent.
De Fort-William à Montréal	14,929,099	13·6
" à la baie Georgienne	19,501,168	17·8
" à d'autres ports canadiens	20,458,700	18·6
" à Buffalo	44,228,266	40·2
De Duluth à Montréal	283,500	·2
" à la baie Georgienne	1,418,767	1·3
" à d'autres ports canadiens	230,000	·2
" à Buffalo	5,714,367	5·2
" non classifié	3,078,164	2·9
Total	109,842,031	

Les "autres ports canadiens" mentionnés dans le relevé ci-dessus sont ceux compris entre la baie Georgienne et le lac Ontario.

On constatera qu'exactement cinquante pour cent de tout le blé canadien descendu par voie d'eau en 1912 sont passés par des canaux purement canadiens.

Dans le but de pouvoir établir une comparaison avec le trafic des années précédentes, le tableau suivant indique les opérations jusqu'à la fin de 1912 :—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	10,517,266	13,185,370	12,761,666	14,929,099
" à la baie Georgienne	13,384,400	12,753,200	9,881,234	19,501,168
" à d'autres ports canadiens	10,149,633	9,603,400	11,880,666	20,458,700
" à Buffalo	12,841,334	15,693,363	27,945,600	44,228,266
De Duluth à Montréal	520,000	315,000	....	283,500
" à Buffalo	528,200	224,500	710,334	5,714,367
" à la baie Georgienne	28,000	....	461,500	1,418,767
" à d'autres ports canadiens	79,000	....	....	230,000
" non classifié	....	....	....	3,078,164
Total	48,047,833	51,774,833	63,641,000	109,842,031
Par le canal américain	9,117,328	5,321,446	1,981,481	....
Grand total	57,165,161	57,096,279	65,622,481	109,842,031

Le relevé suivant des pour-cents présente les tableaux qui précèdent sous une forme convenable pour les fins de comparaison :—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Pour cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.
De Fort-William à Montréal	21·9	25·5	20·1	13·6
" à la baie Georgienne	27·9	24·6	15·6	17·8
" à d'autres ports canadiens	21·1	18·5	18·7	18·6
" à Buffalo	26·7	30·3	43·8	40·2
De Duluth à des ports canadiens	1·3	·6	·7	1·7
" a des ports américains	1·1	·5	1·1	5·2
" non classifié	....	....	....	2·9

Dans un paragraphe suivant, il sera présenté des faits qui pourront expliquer dans une certaine mesure les conditions de transport du blé canadien.

Taux de fret.

Dans les statistiques des canaux pour 1911, on a insinué qu'il avait été dressé des plans dans le but de fixer le taux moyen par tonne et par mille sur les eaux intérieures du Canada. Ces plans impliquaient la consignation du taux de fret dans le rapport de chaque navire déposé aux différents bureaux des canaux. Comme alternative, les agents, qui le désiraient, ont été autorisés à transmettre à Ottawa un rapport mensuel du tonnage, du parcours et des recettes brutes du fret. On a aussi obligé les armateurs à communiquer à la clôture de la saison un rapport indiquant :—

Le nombre total de tonnes transportées.

Le nombre total par tonne-mille de navires chargés.

Les recettes brutes du fret.

En somme et eu égard aux difficultés inséparables de l'inauguration de nouvelles entreprises de cette nature, les résultats ont été satisfaisants. Par exemple, sur un tonnage canadien net de 6,942,278, il a été reçu des renseignements précis à l'égard du parcours et des recettes du fret sur 6,292,661 tonnes. Les canaux de Saint-Pierre et de Saint-André ont été exclus du plan pour l'année 1912, et ils ont représenté 170,358 tonnes. Par conséquent, le tonnage canadien net et réel intéressé s'est élevé à 6,771,920. Il a de la sorte été reçu des rapports concernant 93 pour 100 des opérations canadiennes. Ces rapports embrassaient toutes les classes du trafic et l'on pourrait raisonnable-

ment supposer que même si on avait consigné chaque tonne, le résultat n'aurait pas été modifié.

Les rapports canadiens ont concerné 6,292,661 tonnes de fret, 3,286,187,160 milles-tonnes, et les recettes brutes du fret se sont chiffrées par $6,378,893,43.

Les compagnies de navigation américaines ont communiqué des rapports embrassant 26,030,661 tonnes, sur un tonnage net total de 36,840,812. Ces rapports visaient toutes les catégories de produits, et ils figuraient parfaitement tout le trafic sur les eaux intérieures du Canada. On peut affirmer avec assurance que les rapports absolument complets n'auraient pas sensiblement préjudicié à l'élévation définitive du taux moyen par tonne-mille. Le nombre des tonnes-milles consignées se sont élevées à 21,799,-392,809, et les recettes brutes du fret américain ont atteint $14,617,368,60.

Employant les facteurs qui ont été indiqués—la tonne-mille et les recettes brutes du fret—les résultats sont comme suit:—

Trafic canadien :—

Taux moyen par tonne	91· 04	cents.
" " et par mille	0· 194	"

Tarif américain :—

Taux moyen par tonne	56· 62	cents.
" " et par mille	0· 067	"

Sans une explication, on ne comprendra pas la différence entre le taux canadien et le taux américain par tonne et par mille. Sur les 36,840,812 tonnes de trafic américain qui sont passés par les canaux du Canada en 1912, pas moins de 31,134,251 tonnes, soit près de 85 pour 100, consistaient en minerai de fer. La houille à destination d'amont a représenté plus de 2,945,441 tonnes, soit 8 pour 100. De fait, si on éliminait du relevé total le fer et le charbon, le volume du trafic canadien excéderait celui du trafic américain.

Le transport du minerai de fer et de houille est une particularité spéciale du commerce des Grands-Lacs La plus grande partie du minerai est transportée par les navires de la Pittsburg Steamhip Company, et le taux moyen en 1912 a été de 55 cents depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux ports du lac Erié. Ces navires sont possédés et mis en service par les intérêts du fer de Pittsburg, et ils ne transportent pas d'autres produits que le minerai de fer et charbon—le minerai en aval et la houille en amont. Sans égard pour la propriété des navires le taux moyen de cette houille à destination d'amont a été de 30 cents par tonne. Par conséquent, tandis que le blé était transporté à Buffalo à un taux aussi élevé que 2·616 cents par tonne et par mille, le minerai de fer passait sur le même parcours au taux de ·063. En amont, la houille était transportée au taux encore plus faible de ·046 par tonne et par mille. En un mot, toute analyse des taux du fret sur les eaux intérieures du Canada, laquelle manquerait de reconnaître et de séparer pour traitement spécial cet énorme trafic de minerai et de charbon dans les conditions indiquées, serait de nature à induire en erreur.

Le trafic de blé canadien au cours de la saison de 1912 a été discuté dans un chapitre précédent du présent rapport. Il reste la question du taux du fret sur cet important article.

On s'est spécialement appliqué durant l'année à déterminer avec exactitude les taux prélevés sur le blé transporté par voie d'eau. On a soigneusement relevé les faits à cet égard. Ils ont produit les résultats suivants:

De Fort-William à Buffalo :

Par tonne et par mille	·103 cent.
Par boisseau	2·863 cents.

De Fort-William à la baie Georgienne :

Par tonne et par mille	·163 cent.
Par boisseau	2·629 cents.

De Fort-William à d'autres ports canadiens :

Par tonne et par mille	·115 cent.
Par boisseau	2.384 cents.

De Fort-William à Montréal:

Par tonne et par mille.................... ·160 cent
Par boisseau .... 5·774 "

Le plus faible taux a régné en mai et le plus élevé en décembre. Les taux par tonne, par mille et par boisseau dans ces mois ont été comme suit :

	Mai.		Décembre.	
	Par tonne et par mille.	Par boisseau.	Par tonne et par mille.	Par boisseau.
	cent.	cents.	cent.	cents.
De Fort-William à Buffalo..........................	·106	2·719	·150	3·905
" " " à la baie Georgienne..................	·012	1·835	·259	3·967
" " " à d'autres ports canadiens..........	·099	2·012	·232	4·403
" " " à Montréal.............................	·147	5·444	·193	7·129

Il n'a pas été réellement transporté de blé de Fort-William à Montréal en décembre, et les taux mentionnés dans le tableau ci-dessus sont pour novembre. Le plus gros volume de blé transporté entre Fort-William et Montréal a été enregistré en novembre, alors que les taux moyens ont été de ·184 par tonne et par mille et de 6·149 cents par boisseau. Pour le même mois, les taux de Fort-William à Buffalo ont été de .084 par tonne et par mille, et de 2·259 cents par boisseau. Le taux maximum de la saison entre Fort-William et Montréal a effectivement été en novembre, et il a été de 8 cents par boisseau.

Pour déterminer les conditions qui ont influencé le transport du blé canadien à Montréal ou à Buffalo, il est nécessaire de connaître le taux de fret sur le blé de Buffalo à la côte de l'Atlantique pendant 1912. Il a été officiellement déterminé, grâce à un relevé transmis, le 14 février 1913, par la Chambre de Commerce de Buffalo, que ces taux par boisseau ont été : de mai à la fin de septembre, sur le blé transporté par voie de lac pour l'exportation, 4½ cents ; en octobre, 5½ cents ; après le 15 novembre, 6 cents.

Ainsi le taux d'entier parcours par voie d'eau de Fort-William à Montréal a été de 5·444 cents par boisseau, et le taux combiné par voie d'eau et de chemin de fer de Fort-William à la côte américaine (disons New-York) a été de 7.219 cents. En novembre, le taux par voie d'eau entre Fort-William et Montréal a été de 7·129 cents par boisseau, et le taux combiné par voie d'eau et de chemin de fer de Fort-William au littoral américain, *via* Buffalo, a été de 8·616 cents. La différence apparente en faveur de Montréal a été de 1·765 cents par boisseau en mai, et de 1·487 cents en novembre, en ce qui concerne les taux de fret.

Il reste à présenter les faits au sujet du trafic par voie de Fort-William et des ports de la baie Georgienne. Le taux moyen pour la saison a été de 2·629 cents par boisseau. Il a été officiellement constaté que les taux par voie ferrée de la baie Georgienne à Montréal ont été les suivants :—

C.P.C. .... 6c. par boisseau.
C.G.T., 1er janv. au 30 juin .... 5c. " "
" 1er juillet au 30 septembre....... 4c. " "
" 1er octobre au 31 décembre........ 5c. " "

Parlant en général on pourrait supposer que le taux combiné par voie d'eau et de chemin de fer est déterminé, de manière à égaler virtuellement le taux d'entier parcours par voie d'eau.

Dans les statistiques des canaux pour 1911, on a discuté les causes qui ont contribué

à detourner une grande proportion de blé canadien des canaux canadiens vers les canaux américains, malgré le coût moins élevé du transport entre Fort-William et Montréal. Entre autres causes, il y avait la disponibilité du tonnage océanique à New-York, la considération du temps de la remise aux ports étrangers et les taux de l'assurance maritime. Il est évi 'ent que ces causes continueront d'être un facteur efficace en 1912.

TAUX PAR VOIE D'EAU ET DE CHEMIN DE FER.

On pose fréquemment et très naturellement la question : Quelle comparaison les taux de fret soutiennent-ils avec les taux de transport par voie ferrée ? Il m'a toujours semblé, à titre de fonctionnaire de ce ministère, préposé aux statistiques de transports, qu'il faudrait pouvoir se procurer des données, qui permettraient d'établir justement cette comparaison ; mais on ne répondra jamais à cette question d'une manière complète et satisfaisante, tant qu'on ne contraindra pas les voituriers par voie d'eau à communiquer un rapport précis, comme on en exige un des chemins de fer.

On a, pour la première fois cette année, obtenu des renseignements précis concernant le taux moyen par tonne et par mille pour le trafic des Grands-Lacs transporté par voie d'eau. En ce qui concerne le trafic canadien, on a constaté que ce taux était de ·194 cent. On fait cependant remarquer que ce taux ne consigne pas les conditions spéciales dans lesquelles le trafic est dirigé dans les eaux intérieures du Canada, et qu'il faudrait tenir compte de la contribution du gouvernement. Cette prétention a quelque justesse. Il semblerait, de toutes manières, régulier de comprendre l'intérêt imputé sur le coût du capital des canaux et de la dépense annuelle faite par le gouvernement pour l'entretien. Les faits à cet égard sont connus d'une manière déterminée. Ce plan met toutes les dépenses pour les ports, les phares, le dragage, les bouées, etc., que l'on pourrait inclure ; mais, qu'elles soient incluses ou non, la question est pour le montant réglée, parce qu'on ne connaît pas d'une manière précise la somme de ces dépenses.

Le coût du capital des canaux se rattachant aux eaux intérieures du Canada s'élevait, au 31 mars dernier, à $103,400,588.64. On constatera les détails à une page subséquente. L'intérêt sur cette somme du capital, à 3½ pour 100, serait de $3,619,021. Les frais d'entretien du réseau des canaux canadiens pour l'exercice clos le 31 mars 1912, ont atteint $1,725,737.46 En additionnant ces sommes, on obtient un total de $5,344,758.46. En supposant, comme on pourrait justement le faire, que le trafic canadien tout entier passé par les canaux du Canada l'année dernière ait été sur la base du taux déterminé, on pourra démontrer, au moyen d'un simple calcul, que la contribution du gouvernement au taux de fret s'est chiffrée à 76·99 cents par tonne, soit ·140 cent par tonne et par mille. La somme serait donc représentée comme suit :—

——	Tonne.	Tonne par mille.
	Cent.	Cent.
Taux réel de fret	91·04	·194
Contribution de l'Etat	76·99	·140
Total	$1·6803	·334

Il a été constaté par les voies officielles que le taux par voie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le blé transporté entre Fort-William et Montréal est de 12 cents par boisseau. La distance est de 995 milles. Ce taux serait ainsi égal à $4 par tonne, soit ·402 cent par tonne et par mille. Le taux moyen par voie d'eau sur un boisseau de blé entre Fort-William et Montréal en 1912 a été de 5.774 cents, soit $1.92 par tonne. L'addition de la contribution de l'Etat de ·140 par tonne et par mille aux taux de fret entre Fort-William et Montréal serait égale à $1.72 par tonne. En additionnant $1.92 et $1.72, nous avons un taux total de fret de $3.64 par tonne, comparé à $4 par tonne par voie ferrée.

Le taux moyen par tonne et par mille de tous les chemins de fer du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, a été de ·757 cent. Il est par conséquent manifeste que les taux de fret, plus la contribution de l'Etat au service des canaux, ont été inférieurs aux taux de chemins de fer en 1912. Il est aussi également évident, d'après une étude du problème des transports en général, que d'autres facteurs que le taux de fret contribuent à diriger le mouvement du trafic vers un canal particulier.

TAUX D'ASSURANCES.

Pour la saison de 1912, les taux d'assurances sur les eaux intérieures du Canada ont été comme suit :—

Sur la valeur assurable de la coque, comprenant tous les risques depuis la tête des lacs jusqu'au pied du lac Erié, 5¾ pour 100. Il a été exigé un pour cent additionnel sur les navires allant jusqu'à Ogdensburg dans la direction de l'est, et il a été demandé un pour cent de plus d'Ogdensburg à Montréal. Le taux prélevé sur un navire allant de Fort-William et Montréal a donc été de 7¾ pour 100. En sus, il a été imposé un-demi pour cent sur les navires non affiliés à la société protectrice des lacs, de Cleveland, où à la société protectrice canadienne des lacs.

STATISTIQUE GÉNÉRALE.

Les tableaux suivants procureront des renseignements généraux au sujet des opérations des canaux du Canada depuis 1887 :—

ETAT de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3 113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2 913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902,526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,133	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225.924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	276,578	699.784	2,778,903	483,795	851.053	2,302,203	•5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,228	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,647	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639
1908	1,028,246	3,292,422	560,736	278,721	1,704,310	8,218,866	972,300	1,447,219	4,265,592	13,237,228	17,502,820
1909	1,608,659	3,504,849	1,060,715	607,894	1,985,522	22,385,226	1,023,829	1,544,054	5,744,349	27,976,399	33,720,748
1910	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608
1011	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,458,256	2,086,777	2.089,380	7,576,440	30,453,913	38,030,353
1912	2,340,444	4,973,342	867,250	961,838	2,042,819	32,434,735	1,343,288	2,623,529	6,593,801	40,993,444	47,587,245

* Canal du Sault-Ste-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etat-Unis pour les années qui suivent.

NAVIRES CANADIENS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de navires.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887.....	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,991
1888.....	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889.....	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890.....	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891.....	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892.....	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893.....	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894.....	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895.....	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	....	....	5,899	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896.....	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	....	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897.....	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	....	....	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898.....	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899.....	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900.....	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901.....	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3,980,264	20,860
1902.....	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903.....	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904.....	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905.....	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191,191	23,726
1906.....	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907.....	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,816	6,328,911	28,833
1908.....	2,726,776	2,748,139	318,327	227,315	5,057	7,844	348,944	398,387	3,399,104	3,381,685	6,780,789	29,040
1909.....	3,335,187	2,992,403	300,320	217,989	82,591	111,236	257,945	513,907	3,976,043	3,835,535	7,811,578	22,507
1910.....	3,891,613	3,504,463	315,656	122,688	95,151	89,618	287,555	627,046	4,587,975	4,343,815	8,931,790	25,337
1911.....	3,997,073	3,646,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192	25,585
1912.....	4,457,303	4,168,304	617,407	21,176	9,907	1,053	180,735	781,450	5,265,352	4,971,983	10,237,335	27,371

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent.

NAVIRES DES ETATS-UNIS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de navires
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887.....	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52,793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888.....	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631 777	3,921
1889....	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830 648	4,542
1890.....	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891.....	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892.....	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893.....	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894.....	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	513,811	1,012,027	4,131
1895	8,838	24,768	138,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896.....	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897.....	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898.....	12,142	9,541	233,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899.....	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900.....	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901.....	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902.....	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903....	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904.....	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905.....	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906.....	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907.....	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328
1908.....	54,587	32,705	442,773	124,120	2,975,624	4,142,392	218,835	536,103	3,685,819	4,835,320	8,521,139	7,489
1909.....	263,592	109,407	442,176	200,202	4,178,378	10,429,314	213,750	621,903	5,098,196	11,361,126	16,459,322	9,996
1910.....	119,222	50,498	428,702	305,330	5,509,417	14,488,565	299,462	576,101	6,356,803	15,420,494	21,777,297	11,462
1911. ...	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622	10,370
1912.....	50,296	15,518	763,426	470,330	5,778,534	16,011,911	614,311	931,864	7,206,567	17,429,623	24,636,190	11,785

TONNAGE des navires et marchandises ayant passé par le canal du Sault-Ste-Marie.

Années.	Navires du Canada.		Navires des Etats-Unis.		Nombre total.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Eclusements.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	3,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,807	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,288	1,692	3,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	6,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	3,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	236	

DÉPENSE EN CAPITAL.

L'état qui suit ramène la dépense en capital pour les canaux du Canada jusqu'au 31 mars 1912. Il faut cependant comprendre que le total indiqué est séparé de la dépense subie par le gouvernement impérial sur le canal de Carillon et Grenville. Les archives relatives à cette dépense ont été détruites par l'incendie du bureau de l'artillerie à Montréal, en 1852. Voici les détails :

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,214 66	79,255 76	716,470 42
Cornwall	1,945,624 73	5,297,179 48	7,242,804 21
Culbute	382,776 46	....	382,776 46
Lachine	2,589,532 85	10,352,146 14	12,941,678 99
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Sault-Sainte-Marie	4,941,557 07	....	4,941,557 07
Soulanges	7,515,623 18	....	7,515,623 18
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	4,306 28	125,843 93
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	11,302,045 89	....	11,302,045 89
Welland	7,693,824 03	21,209,415 83	28,903,239 86
Williamsburg — Farran's-Point	....	877,090 57	10,488,811 69
Williamsburg — Galops	....	6,118,927 32	
Williamsburg — Rapide-Plat	....	2,158,242 00	
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Ecluse de Saint-André	1,533,759 57	....	1,533,759 57
Total	48,309,777 18	55,090,811 46	103,400,588 64

Le coût de l'entretien pour l'exercice 1912 s'est élevé à $1,725,737.46.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION, 1912.

GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé descendue par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de trente ans, est comme suit :—

	Quantité expédiée à Montréal.	A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,55[illegible]
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	* 560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144,612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164
1903	351,936	29,062	111,828
1904	198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	404,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295
1908	756,141	38,142	135,172
1909	652,742	40,238	129,587
1910	789,661	63,657	115,457
1911	836,924	51,560	121,655
1912	961,855	47,866	117,195

Pendant la dernière période décennale, la quantité de produits agricoles ci-dessus, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, a accusé 961,855 tonnes en 1912, contre 351,936 en 1903, et la quantité descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis à destination des Etats-Unis, a été portée de 111,828 à 117,195 tonnes dans la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, pendant une période de 15 années, se décompose comme suit :—

Année.	Tonnes.
1898	293,391
1899	209,170
1900	229,624
1901	227,700
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,963
1907	383,735
1908	285,262
1909	426,163
1910	....
1911	241,134
1912	462,444

La quantité des mêmes articles descendue sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la même période, a été répartie comme suit :—

Année.	Tonnes.
1898	575,097
1899	372,291
1900	295.928
1901	203,316
1902	242,225
1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697
1908	776,374
1909	652,742
1910	789,661
1911	836,924
1912	964,187

Les expéditions comparatives de grain par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois descendue sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, à destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1911	836,924
1912	964,187
Accusant une augmentation de	127,263

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par voie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc est comme suit :—

Pour 1911	241,134
1912	462,444
Accusant une augmentation de	221,310

La quantité de grain descendue sur le canal Welland dans des navires canadiens et américains, à destination de Kingston et de Prescott, pendant quinze années, est représentée comme suit :—

Dans les navires canadiens, il y a eu en :—

—	Tonnes.
1898, 166 cargaisons, d'une quantité totale de	224,021
1899, 162 " "	221,306
1900, 325 " "	183,200
1901, 112 " "	132,558
1902, 131 " "	175,514
1903, 170 " "	218,840
1904, 115 " "	174,121
1905, 167 " "	239,418
1906, 205 " "	344,605
1907, 255 " "	427,813
1908, 355 " "	598,941
1909, 308 " "	550,276
1910, 383 " "	679,358
1911, 421 " "	728,223
1912, " "	796,858

Dans les navires américains, il y a eu en :—

—	Tonnes.
1898, 339 cargaisons, d'une quantité totale de	464,852
1899, 167 " "	205,571
1900, 259 " "	163,575
1901, 135 " "	123,229
1902, 135 " "	136,652
1903, 219 " "	273,986
1904, 118 " "	150,359
1905, 235 " "	273,344
1906, 178 " "	269,800
1907, 263 " "	413,087
1908, 271 " "	330,514
1909, 174 " "	272,291
1910, 182 " "	295,714
1911, 173 " "	281,916
1912, " "	330,058

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908 ; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907 ; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906 ; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905 ; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904, 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903 ; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902 ; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901 ; 15 de 7,924 en 1900, 2 de 558 tonnes en 1899, 7 de 2,426 tonnes en 1898, 7 de 2,324 tonnes en 1897, 3 de 1,176 tonnes en 1896, 4 de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894 aucune en 1893, 2 en 1892 de 934 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1889, 25 en 1898, 11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892 et 44 en 1891 : 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit :—

Articles.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	679,840	1,009,474	1,428,300	1,106,244	2,686,963
Maïs	104,027	110,629	112,036	....	... ...
Seigle	....	....	....	....	....
Avoine	....	29,118	30,824	23,945	....
Orge	....	2,103	....	56,544	22,216
Graine de lin	....	....	39,040	49,628	8,202

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland pendant la saison de 1912 a été de 2,851,915 tonnes ; sur cette quantité, 65,228 étaient de fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 2,026,193 tonnes de fret à destination de l'est et 825,722 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours qui est passée sur tout le parcours du canal Welland pendant la saison de 1912 a été de 2,786,687 tonnes.

Sur cette quantité, 2,008,863 tonnes étaient à destination de l'est et 777,824 à destination de l'ouest.

En ce qui concerne le fret d'entier parcours à destination de l'est, les navires canadiens ont transporté 1,415,697 tonnes et les navires américains 593,116 tonnes ; et sur le fret d'entier parcours à destination de l'ouest, les navires canadiens ont transporté 473,531 tonnes et les navires américains 304,293 tonnes, soit un total de 1,889,228 tonnes pour les navires canadiens et 897,459 tonnes pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret passée par ces canaux en 1912 s'est élevée à 3,477,188 tonnes ; sur cette quantité, 2,518,307 tonnes étaient à destination de l'est et 958,881 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours s'est chiffrée par 2,653,223 tonnes ; sur cette quantité, 2,085,540 tonnes étaient à destination de l'est et 567,683 tonnes à destination de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale de fret intermédiaire ou local, 432,767 tonnes étaient à destination de l'est et 391,198 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passée vers l'est du lac Érié et vers l'ouest de Montréal, par les canaux Welland et du Saint-Laurent, pendant quinze années, a été comme suit :—

Année.	A l'est jusqu'à Montréal.	A l'ouest, à partir de Montréal.
	Tonnes.	Tonnes.
1898	538,108	4,436
1899	354,933	5,991
1900	288,251	6,217
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281
1908	864,926	3,472
1909	925,005	191,510
1910	1,170,139	172,360
1911	1,291,973	233,335
1912	1,559,963	236,979

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ETATS-UNIS À DES PORTS DES ETATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et à destination de ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit :—

Année.	A l'est.	A l'ouest.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1898	277,023	210,516	487,539
1899	225,491	135,038	360,529
1900	218,969	99,560	318,529
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657
1908	209,518	239,136	448,654
1909	196,838	248,581	445,419
1910	197,301	288,198	485,499
1911	175,752	309,603	485,355
1912	180,319	235,437	415,756

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 69,599 tonnes, comparée à l'année précédente, et une diminution de 71,783 tonnes, comparée à 1898.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1912, inclusivement.

Exercice.	Nombre total de voyages.	Quantité totale transportée e canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743
1908	2,351	1,703,453	448,654
1909	2,433	2,025,951	445,419
1910	2,544	2,326,290	487,499
1911	2,480	2,537,629	485,355
1912	2,905	2,851,915	415,756

La quantité totale de fret qui est passée par les différentes divisions du réseau des canaux canadiens pendant la saison de 1911 est comme suit :—

—	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Produits miniers.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste.-Marie.	372	54,114	975,303	34,109,074	4,530,792	39,669,655
Welland.	678	227,684	625,569	797,072	1,205,912	2,851,915
Saint-Laurence.	9,375	578,760	464,091	1,305,395	1,119,567	3,477,188
Chambly	338	425,313	11,600	161,458	19,706	618,415
Saint-Pierre	2,996	11,161	7,583	37,642	15,427	74,809
Murray	37	706	101,511	67,379	448	170,081
Ottawa	2,880	226,600	20,958	136,634	5,278	392,350
Rideau	3,151	28,642	18,814	105,531	3,995	160,133
Trent	361	67,489	3,459	3,327	2,514	77,150
Saint-André	....	14,153	60	81,299	37	95,549

La quantité totale transportée sur le canal Welland s'est élevée à 2,851,915 tonnes, dont 1,205,912 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 3,477,188 tonnes, dont 1,119,567 se composaient de produits agricoles et 464,091 tonnes, étaient des objets fabriqués.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée s'est chiffrée par 392,350 tonnes, dont 226,600 se composaient de produits forestiers.

ETAT COMPARATIF du trafic passé par les canaux américains des chutes Sainte-Marie et par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie, pour les saisons de 1911 et 1912.

—		Trafic de 1912.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1912.	Saison de 1911	Montant.	Montant.
Navires	nombre	14,916	7,856	22,772	18,672	4,100	....
Eclusements	"	9,888	6,200	16,088	13,293	2,795	....
Tonnage enregistré	tonn. net	30,947,133	25,832,244	56,779,377	41,682,739	15,096,638	....
" fret	"	32,824,815	39,669,655	72,494,470	53,475,260	19,019,210	....
Passagers	nombre	29,595	37,549	67,144	79,289	....	12,145
Houille anthracite	tonn. net	1,702,543	434,224	2,136,767	2,047,206	89,561	....
" bitumineuse	"	10,289,852	2,511,217	12,801,069	13,228,474	....	427,405
Farine	barils	6,263,721	2,388,710	8,652,431	7,272,433	1,379,998	....
Blé	boiss.	56,254,517	117,679,934	173,934,451	97,226,895	76,707,556	....
Grain (excepté le blé)	"	32,107,673	37,116,343	69,224,016	37,714,824	31,509,192	....
Fer ouvré et en gueuse.	tonn. net	413,658	284,589	698,247	399,821	298,426	....
Sel	barils	558,123	90,503	648,626	621,031	27,595	....
Cuivre	tonn. net	109,891	16,963	126,854	132,526	....	5,662
Minerai de fer	"	15,169,217	31,141,063	46,310,280	30,737,300	11,572,980	....
Bois de service	de 1 pc. d'ép.	645,025,000	31,982,500	677,007,500	465,930,425	211,077,075	....
Minerai d'argent	tonn. net	....	....	....	....	....	....
Pierre de construction.	"	2,282	....	2,282	2,100	182	....
Fret non classé	"	928,762	700,762	1,629,524	1,631,120	....	1,596

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889	234 jours.	1901	230 jours.
1890	228 "	1902	256 "
1891	225 "	1903	249 "
1892	233 "	1904	223 "
1893	219 "	1905	245 "
1894	234 "	1906	249 "
1895	231 "	1907	233 "
1896	232 "	1908	231 "
1897	234 "	1909	236 "
1898	241 "	1910	224 "
1899	231 "	1911	237 "
1900	238 "	1912	237 "

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895	87 jours.	1904	241 jours.
1896	218 "	1905	255 "
1897	238 "	1906	253 "
1898	243 "	1907	238 "
1899	239 "	1908	235 "
1900	238 "	1909	240 "
1901	246 "	1910	248 "
1902	264 "	1911	236 "
1903	256 "	1912	240 "

Le nombre moyen des navires passés chaque jour par les deux canaux pendant la saison de 1912 a été de quatre-vingt seize.

A—TABLEAU indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés transportés années terminées le

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*........	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872.........	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.........	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.........	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.........	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.........	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.........	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879.........	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.........	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.........	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882.........	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.........	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.........	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.........	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886.........	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.........	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888.........	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.........	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.........	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.........	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.........	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893...	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894.........	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895.........	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896.........	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897.........	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898.........	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899.........	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900.........	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901.........	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14,024
1902........ .	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903.........	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904.........	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	....	13,184
1905.........	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906.........	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907.........	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683
1908.........	23,209	732,131	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668
1909.........	38,763	590,196	140,902	23,151	75,135	33	30,221
1910.........	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149
1911....... ..	57,061	562,282	273,932	15,029	163,333	112	11,360
1912.........	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626

* Exercice. † Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

en amont et en aval sur le canal Welland pendant une période de quarante
31 décembre 1912.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
503,860	46,806	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373,568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,559	961	4,923	246	18,761	267,212	25,040	317,143
975,672	....	35,726	429	....	316,921	18,004	371,080
898,401	....	87,025	....	....	377,681	33,301	498,007
1,034,582	....	57,581	....	....	577,491	34,311	669,383
1,083,109	....	126,956	35,888	....	619,682	37,480	820,006
1,189,256	....	139,991	21,630	....	709,696	82,376	953,693

B.—TABLEAU indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland, pendant une série de quarante-deux années terminées le 31 décembre 1912.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,756	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22,282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	....	13,157	372,915
1905	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509
1908	23,187	730,751	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668	974,270
1909	38,763	590,074	140,902	23,151	75,135	33	30,206	898,264
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149	1,034,582
1911	57,061	562,282	273,932	14,622	163,333	112	11,360	1,082,702
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626	1,189,256

* Exercice. † Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-deux années terminées le 31 décembre 1912.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Bié.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101.329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8.230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113.832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599		210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,790	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177.288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	154,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	....	31,992	244,550	....	576	2	183,895	....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	....	344	....	206,827	....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	....	60,462	198,358	....	297	....	188,521	....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	....	46,316	209,802	181	246	....	149,490	....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	....	146	....	207,348	....	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	....	41,887	276,242	965	15	....	165,143	....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14,243	145,787	....	953	....	46,024	....	46,977
1901	17,165	23,557	55,531	7,119	26,344	....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	....	12,675	142,634	....	214	....	12,911	....	13,125

* Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-deux années terminées le 31 décembre 1912—*Fin*.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,174	13,568	165,725	459	....	....	113,072	....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	....	13,079	129,986	....	....	....	63,882	....	63,882
1905	24,054	15,483	93,622	9,197	10,892	....	9,682	162,930	....	1	....	73,464	....	73,465
1906	15,215	13,410	135,240	9,266	11,323	....	10,678	195,132	....	169	....	33,523	....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	....	30	....	110,347	4,050	114,420
1908	17,694	24,651	99,830	7,148	2,070	2	21,393	172,788	....	....	....	158,351	1,400	159,751
1909	15,452	17,940	100,967	4,224	....	....	22,683	161,266	....	5	....	131,131	1,531	132,667
1910	11,859	10,717	126,938	3,840	....	....	8,571	161,925	....	....	....	201,893	....	201,893
1911	2,852	4,950	116,705	....	....	....	7,565	132,072	....	1,863	26,303	223,942	4,483	256,491
1912	9,878	15,911	91,254	2,160	1,400	....	12,714	133,317	....	300	11,078	166,419	4,979	182,776

* Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 et 1912.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	197	103,802	114	59,022	163	182,497	48	22,319	522	367,640
1901.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		57,641		58,973		31,955		1,241		149,810
Maïs		7,350		4,689		55,717				67,756
Orge						7,119				7,119
Avoine		944				27,197				28,141
Pois										
Seigle		2,961								2,961
Houille		1,960		362		357				2,679
Marchandises diverses		71,300		32,312		12,874		7,469		123,955
Bardeaux, art. en bois, etc.		18								18
Bois de ser., scié. pds M.P.		6,533,423		4,060,251		11,089,806		13,092,940		34,776,420
" équarri........pds cub.		362,441		204,682		9,384		149,531		726,038
" de chauffage.....cordes.		165		264						429
Douves										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	196	90,791	122	73,958	191	201,339	52	22,097	561	388,185
1902.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		82,954		85,973		52,889				221,816
Maïs		148		1,388		66,111				67,647
Orge						7,418				7,418
Avoine		1,200		43		9,963				11,206
Pois										
Seigle		3,808				271				4,079
Houille		3,977		25,732		13,497		8,332		51,538
Marchandises diverses		33,111		8,723		38,351		1,594		81,779
Bardeaux, art. en bois, etc.		47		28		4				79
Bois de ser., scié. pds M.P.		13,218,960		3,256,187		25,437,287		19,540,426		61,452,860
" équarri........pds cub.		370,718		557,689				115,000		1,043,407
" de chauffage.....cordes.		56		40						96
Douves				14,000						14,000
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	329	151,850	76	45,918	243	252,094	69	27,854	627	477,716
1903.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		149,378		38,473		60,514		6,305		254,670
Maïs		21,356		4,682		174,588		10,132		210,758
Orge		2,580		667		11,409				14,656
Avoine		306		1,335		6,112				7,753
Pois		63				22				85
Seigle						4,904				4,904
Houille		389		12,991		8,133		8,496		30,009
Marchandises diverses		39,563		3,367		41,584		2,000		86,514
Bardeaux, art. en bois, etc.				54						54
Bois de ser., scié. pds M.P.		12,841,552		1,625,855		17,871,652		14,733,677		47,072,736
" équarri........pds cub.		572,000		660,000				84,200		1,316,200
" de chauffage.....cordes.				210		9				219
Douves				641,000						641,000

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
	No. 329 — Tonnage 151,850	No. 76 — Tonnage 45,918	No. 243 — Tonnage 252,094	No. 69 — Tonnage 27,854	No. 627 — Tonnage 477,716
1904.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	116,794	33,302	14,269	....	164,365
Maïs	12,768	7,814	95,362	....	116,444
Orge	2,619	824	23,728	....	27,171
Avoine	....	....	16,261	....	16,261
Pois	....	....	3	....	3
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	1,925	7,187	17,133	7,668	33,913
Minerai de fer	34,907	....	1,925	....	36,832
Marchandises diverses	29,567	....	60,548	....	90,115
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	....	....	....	....
Bois de s., scié. pds M.P.	15,077,382	854,811	32,751,541	9,572,655	58,259,389
" équarri ... pds cub.	944,508	744,000	....	149,000	1,837,508
" de chauffage ... cordes.	....	....	717	....	717
Douves ... nombre.	634,000	....	....	....	634,000
	No. 252 — Tonnage 182,373	No. 91 — Tonnage 48,692	No. 319 — Tonnage 286,656	No. 64 — Tonnage 29,120	No. 726 — Tonnage 546,841
1905.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	188,706	18,575	28,757	2,512	238,550
Maïs	6,385	6,636	163,374	4,526	180,921
Orge	6,870	1,451	47,111	....	55,432
Avoine	8,225	2,570	21,535	3,742	36,072
Pois	....	....	76	....	76
Seigle	....	....	1,711	....	1,711
Houille	18,756	35,324	28,330	8,678	91,088
Minerai de fer	14,358	8,023	....	....	22,381
Marchandises diverses	29,375	7,485	74,975	3,126	114,961
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	2,748,941	2,325	....	2,325
Bois de s., scié. pds M.P.	2,867,147	....	38,290,831	12,479,698	54,589,200
" équarri ... pds cub.	355,000	951,524	....	....	538,000
" de chauffage ... cordes.	....	183,000	900	....	900
	No. 328 — Tonnage 238,690	No. 121 — Tonnage 66,355	No. 305 — Tonnage 310,622	No. 43 — Tonnage 15,758	No. 797 — Tonnage 631,425
1906.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	250,493	34,355	35,578	....	320,436
Maïs	8,177	....	202,250	1,378	49,306
Orge	8,546	5,046	17,854	....	31,446
Avoine	21,900	16,083	11,323	....	49,306
Pois	....	....	11	....	11
Seigle	....	5	1,406	....	1,411
Houille	30,455	47,242	24,190	9,356	111,243
Minerai de fer	5,862	....	....	....	5,862
Marchandises diverses	35,383	7,009	110,263	50	152,705
Bardeaux, art. en bois, etc.	16	37	851	....	904
Bois de s., scié. pds M.P.	3,471,514	235,624	25,711,196	10,769,755	40,188,089
" équarri ... pds cub.	375,000	200,000	....	....	575,000
" de chauffage ... cordes.	110	18	1,093	....	1,221
Douves ... nombre.	....	....	300,000	....	300,000

D.—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	375	290,509	148	81,070	408	397,616	76	36,921	1,007	806,116
1907.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		294,298		50,808		130,818		4,429		480,303
Maïs		6,713		514		259,895		4,571		271,693
Orge		8,726		468		4,046		....		13,240
Avoine		49,689		16,647		7,033		....		73,369
Pois		....		....		25		....		25
Seigle		....		....		2,270		....		2,270
Houille		31,506		57,373		50,183		14,493		143,555
Minerai de fer		12,040		8,950		....		....		20,990
Marchandises		21,545		9,436		5,231		6,235		42,447
Bardeaux, art. en bois, etc.		....		....		2,222		....		2,222
Bois de serv., scié. pds M.P.		....		....		14,395,124		11,201,446		25,596,570
" équarri........ pds cub.		558,090		323,000		....		....		881,090
" de chauffage.....cordes.		....		....		660		....		660
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	567	432,623	149	64,034	428	319,030	36	19,866	1180	835,553
1908.	Tonnes.		Tonnes		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		505,151		39,001		183,101		3,498		730,751
Maïs		2,405		....		124,997		....		127,402
Orge		19,775		1,133		10,264		....		31,172
Avoine		30,091		643		2,689		....		33,423
Pois		....		....		40		....		40
Seigle		742		....		5,925		....		6,667
Houille		39,733		42,656		57,448		8,344		148,181
Marchandises		26,815		14,783		14,410		13,686		69,694
Bois de chauffage.....cordes.		....		70		1,173		....		1,243
" serv., scié. pds M.P.		....		....		17,572,070		6,578,545		24,150,615
" équarri...... pds cub.		221,300		313,000		....		....		534,300
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	555	486,406	136	71,034	323	324,576	26	17,317	1040	899,333
1909.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		415,208		34,903		133,172		....		583,283
Maïs		6,694		....		134,208		....		140,902
Orge		17,943		360		4,848		....		23,151
Avoine		70,392		4,743		....		....		75,135
Pois		....		....		63		....		63
Seigle		33		....		....		....		33
Houille		160,475		53,681		21,097		630		235,883
Marchandises		52,994		14,782		12,232		16,498		96,506
Bois de service, scié		....		....		31,643		10,214		41,857
" équarri		3,450		7,840		125		1,475		12,890

D.—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens. — A vapeur.	Navires canadiens. — A voiles.	Navires américains. — A vapeur.	Navires américains. — A voiles.	Total. — Vapeurs et voiles.
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.
	596 / 599,416	142 / 88,963	249 / 285,704	14 / 13,563	1,001 / 987,646
1910.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	481,624	22,200	77,040	....	580,864
Maïs	15,759	....	214,221	....	229,980
Orge	17,159	576	3,840	....	21,575
Avoine	135,743	....	490	....	136,233
Pois	....	....	123	....	123
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	216,779	114,671	29,646	894	361,990
Marchandises	39,149	15,231	21,818	20,466	96,664
Bois de service, scié	3,630	800	16,932	....	21,362
" équarri	1,930	5,000	800	....	7,730
Bardeaux	....	....	525	....	525
Non énuméré	74,434	1,772	24,031	....	100,237
Total	986,207	160,250	389,466	21,360	1,557,283
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.
	640 / 670,037	122 / 83,755	270 / 304,171	48 / 42,830	1080 / 1,100,793
1911.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	483,984	24,826	49,330	....	558,140
Maïs	29,978	11,368	232,586	....	273,932
Orge	14,382	240	....	....	14,622
Avoine	162,455	878	....	....	163,333
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	112	....	....	....	112
Houille	230,809	79,311	40,109	22,489	372,718
Marchandises	45,838	19,325	45,881	34,449	145,493
Bois de service, scié	300	....	25,361	9,020	34,681
" équarri	3,260	4,500	2,277	....	10,037
Bardeaux	....	....	60	....	60
Non énuméré	95,017	....	14,386	....	109,403
Total	1,066,135	140,448	409,990	65,958	1,682,513
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage
	774 / 790,041	152 / 95,202	450 / 427,226	52 / 33,102	1428 / 1,345,574
1912.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	603,854	78,794	111,284	....	793,932
Maïs	536	2,181	118,616	....	121,333
Orge	22,022	353	2,866	....	25,241
Avoine	170,446	3,269	11,831	....	185,546
Pois	....	....	150	....	150
Seigle	....	....	714	....	714
Houille	331,536	44,212	154,653	3,800	534,201
Marchandises	48,659	17,602	47,836	32,340	146,437
Bois de service, scié	....	....	22,689	15,361	38,050
" équarri	9,000	8,660	1,409	....	19,069
Bardeaux	....	....	250	....	250
Non énuméré	73,387	1,186	69,367	....	143,940
Total	1,259,440	156,257	541,665	51,501	2,008,863

FRET D'ENTIER PARCOURS SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—FRET À DESTINATION DE L'OUEST.

La quantité totale de fret d'entier parcours, qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1912, est comme suite:—

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	473,531	
Voiliers "	....	
Quantité totale, navires canadiens	....	473,531
Vapeurs américains	302,043	
Voiliers "	2,250	
Total, navires américains	....	304,293
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains	....	777,824

ETAT de la quantité de fret d'entier parcours qui a monté et descendu le canal Welland pendant la saison de navigation en 1912.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	473,531	
" " descente	1,259,440	
Total, vapeurs canadiens	....	1,732,971
Voiliers canadiens, montée	....	
" " descente	156,257	
Total, voiliers canadiens	....	156,257
Quantité totale de navires canadiens	....	1,889,228
Vapeurs américains, montée	302,043	
" " descente	541,665	
Total, vapeurs américains, montée	....	843,708
Voiliers américains, montée	2,250	
" " descente	51,501	
Total, voiliers américains	....	53,751
Quantité totale de navires américains	....	897,459
Total, navires canadiens et américains	....	2,786,687
	Descente en allant à l'est.	Montée en allant à l'ou.
Navires canadiens	1,415,697	473,531
" américains	593,166	304,293
Total	2,008,863	777,824

F.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation de 1900 à 1912.

Articles.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Classe 3.													
Ciment et chaux hydraulique					35					5,652	484		
Argile, chaux et sable	15					22							
Fer, chemin de fer			50		8,170	10							
Fer, en gueuse	508											1,901	
Fer, tout autre	4,292	1,178	5,785	2,542	1,651	384	269	124	553	12,689	7,154	34,540	28,996
Acier	5,420				16	48							
Pierre pour la taille													
Pommes					1			9,936					
Orge	1,288			2,206	9,697	43,607	21,196	105,984	24,318	19,143	20,000	14,853	20,572
Maïs	109,359	14,319	1,719	123,864	55,021	84,204	55,559		10,454	17,137	77,612	134,239	7,345
Graine de lin		4,065		3,643	212	15,694	80,570	49,159	27,500	19,634	6,607	11,696	15,413
Fleur de farine	1,595	1,400	6,755	16,151	24,662	14,571	9,174	3,730	5,028	21,905	27,081	44,588	38,026
Farine toute espèce		35		348	57	270	60		156		10,323	3,967	
Avoine	8,925	1,584	1,442	2,438		21,404	37,164	66,941	28,081	65,624	129,900	147,180	164,581
Tourteaux oléagineux		1,083		462	7,846	9,229							
Pois	115			63						30		20	10
Seigle	3,078	2,561	4,079	4,260		1,711	1,405	2,266	6,662	120			714
Sel		50		132	615	168	75	143	419				931
Graines, toutes sortes							[illegible]	20					
Foin pressé		246											
Tabac brut		23											
Blé	121,896	132,702	200,975	226,746	133,528	190,505	289,611	450,446	686,626	550,775	562,149	541,174	768,633
Tous autres produits agricoles, légumes										5,876			
Peaux vertes et sal., cornes et sab.					10		2						
Chevaux													
Saindoux et huile de saindoux		1,155				2,847	4,810						
Viandes, toutes sortes		114											41
Porc		34							524				
Suif				3		53							
Tous autres produits agricoles, animaux					1					366			
Total, classe 3	256,491	161,849	220,805	382,858	241,522	384,727	499,895	688,749	790,321	718,951	841,310	934,158	1,045,262

Classe 4.													
Instruments aratoires		1,785	13	58	17								
Cendres	25	3		2	16								
Briques									1,548				
Faïence						93							
Meubles	1	5		3	6		6				2		
Verre, toutes sortes	6	1		15	3	21	11	4					
Mélasses			54	240		820							
Clous				19		64			3				
Huile	15,647	14,987	12,091	14,619	12,848	20,700	19,995	22,111	30,002	31,149	26,932	45,930	52,871
Peinture		17		5									
Poix et goudron						53		101					
Chiffons				4									
Résine				20									
Cendre de soude		4				72	72	15					
Sucre		112				2,019				173	345	1,177	3,475
Fer-blanc					87	53							
Tabac						204							
Blanc de plomb	16												
Whiskey, bières et aut. spiritueux	11	32		2	766	635	614	1,224	1,056	525	959	581	1,739
Marchandises non énumérées	92	2,420	419	582	713	851	466	2,294	2,126	10,418	9,224	11,254	13,601
Total, classe 4	15,798	19,366	12,577	15,569	14,456	25,572	21,164	25,749	34,730	42,265	37,462	58,942	71,686
Classe 5.													
Barils, vides	182	66	15										
Cercles													
Bois de service, scié	15,760	2,635	1,085			3,957	100					300	
Douves, pipes et barils					394		2,400						
" Indes occident. et pipes													
Bois équarri, sur navires					1,544	1,260	1,500	4,180					
" " en radeaux										900	1,800	1,360	5,560
Articles en bois			17										
Total, classe 5	15,942	3,205	1,117		1,938	5,217	4,000	4,180		900	1,800	1,660	5,560
Classe spéciale.													
Houille						29,351	29,172	70,489	42,075	175,115	289,567	298,873	424,988
Minerai de fer			15,976		17,362	3,837				1,824			12,467
Pierres, toutes sortes									1,272				
Total, classe spéciale			15,976		17,362	33,188	29,172	70,489	43,367	176,939	289,567	298,873	437,455
Grand total	28,231	184,420	250,475	398,427	275,278	448,704	554,231	789,167	869,398	939,055	1,170,139	1,293,633	1,559,963

G.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1910, 1911 et 1912.

Articles.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Classe 3.												
Briques	49	196	22	80	115	132		556				
Soudre		5	20	23	12							
Ciment et chaux hydraulique	1,931	2,916	178	3,924	39	181	88	13	400	17,565	8,625	40,074
Argile, chaux et sable	4	2	1	181				100				
Coton, brut				23								
Poisson	8	8		8	4			39				
Gypse												
Fer, chemin de	74	748	11,735	39,641	283	126	7,289	4,119				
" en gueuse	3		558	273		312	680	7,655	7,231	2,060	2,300	2,598
" tout autre	1,428	4,950	2,904	5,845	3,782	3,633	8,235	6,987		540		
Sel	48	75	4	87	99	150	17					
Acier		3	11	332	58	192	111	2,561	35,153		22,352	66,544
Pierre pour la taille					41							
Fleur de farine		16				18						
Foin								30	255			
Farine				17	25					1,113		
Avoine												
Pommes de terre												
Graines de toutes sortes	218	302	58	325	164	35	17					
Tabac, brut			1	2								
Produits agricoles non énumérés, légumes		1	1			127						
Peaux			16	6								
Chevaux												
Saindoux et huile de saindoux			11			28	20	1				
Viandes, autre que le porc				1	25			15				
Porc	1											
Laine											150	150
Tous autres articles non énumérés												
Total, classe 3	3,764	9,222	15,520	50,768	4,647	4,934	16,457	22 076	43,039	21,278	34,427	109,366

Classe 4.												
Instruments aratoires	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....	....
Cendre, potasse et perlasse	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	5	....	....	32	291	155	294	456	....	....	....	....
Bois de teinture, etc	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....	....
Meubles	1	....	....	1	5	2	1	35	....	90	....	....
Verre, toutes sortes	456	612	1,384	1,207	1,671	1,641	2,519	3,534	....	....	....	....
Manille	....	....	....	....	24	93	37	15	....	....	....	....
Marbre	....	....	....	....	....	....	35	....	....	....	....	....
Mélasse	....	1	....	6	....	1	....	50	....	....	....	....
Clous	80	675	1,292	2,878	1,009	3,061	4,011	3,331	....	....	....	....
Huile, en barils	74	83	14	16	1,418	120	148	155	1	80	667	15
Peinture	12	69	97	158	202	367	412	295	....	....	....	....
Poix et goudron	21	27	27	58	198	5	239	....	....	....	....	....
Chiffons	....	....	1	29	....	15	....	50	....	....	....	....
Résine	....	....	....	1	....	....	....	25	....	....	....	....
Cendre de soude	63	169	201	264	387	28	310	37	....	....	....	....
Pierre taillée	....	....	....	....	....	1	....	5	....	....	....	....
Sucre	430	810	1,314	204	52	1,168	1,153	6,046	40	3,024	....	1,275
Fer-blanc	117	338	506	209	362	928	1,365	1,173	....	....	....	....
Térébenthine	....	1	2	1	....	....	....	1	....	....	....	....
Blanc de plomb	4	11	37	80	82	80	304	283	....	....	....	....
" de céruse	39	49	61	22	33	158	93	18	....	....	....	....
Whisky, bière, etc	295	131	182	452	432	384	483	1,040	220	1.187	163	867
Marchandises non énumérées	744	1,516	1,049	3,674	6,200	15,360	11,707	16,498	21,359	15,129	12,090	12,352
Total, classe 4	2,447	4,492	6,169	9,294	13,379	23,566	23,116	33,049	21,620	19,510	12,920	14,509
Classe 5.												
Barils, vides	....	....	....	....	....	....	54,906	....	....	....	....	....
Bois de chauffage ; sur navires	....	....	3,600	40,026	40,425	43,982	2,307	2,337	....	....	....	....
" à pâte à papier	....	....	....	....	....	....	....	101,989	122,867	121,572	182,682	113,104
" de service, scié, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	3,984	....	3,306	....
Traverses de chemins de fer, sur navires	....	....	....	611	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois	1	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....	....
Total, classe 5	....	....	3,600	40,637	40,425	43,982	57,218	104,326	126,851	121,572	185,988	113,104
Classe spéciale.												
Houille	....	....	....	....	10,200	....	....	....	....	....	....	....
Minerai de fer	....	....	....	....	2,861	....	....	....	....	....	....	....
Total, classe spéciale	....	....	....	....	13,961	....	....	....	....	....	....	....
Grand total	6,211	13,714	25,289	100,699	71,512	72,482	96,791	159,451	191,510	172,360	233,335	236,979

H.—ÉTAT indiquant la quantité du fret passée à l'est et à l'ouest par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1900 à 1912, inclusivement.

Articles.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques													
Ciment et chaux hydraulique	18										2,000		
Poisson								20				91	
Fer, chemin de fer													
" tout autre	714		30			1	27	30				1,863	300
Sel		105											
Acier	3,110						2	509	9,086				
Pierre, pour la taille													
Pommes													
Orge	2,402	7,119	7,418	11,433	16,621	9,197	9,266	2,812	7,148	4,224	3,840		2,160
Maïs	60,545	55,531	66,111	108,917	60,964	93,622	135,240	124,474	99,830	100,967	126,938	116,705	91,254
Fleur de farine	7,966	17,168	13,785	6,082	8,556	24,054	15,215	18,898	17,694		11,859	2,852	9,878
Foin pressé						200							
Farine de toute espèce	14,244	14,016	12,675	13,546	13,076	9,606	10,668	21,976	21,353		8,621	7,565	12,569
Marbre						87							
Clous						1							
Tourteaux oléagineux	2,705	1,302	110	740	16,497	228		114					
Avoine	39,706	26,344	10,006	6,112	3	10,892	11,323	4,741	2,070				1,400
Pois	4			22		76	11	25	40	63	123		150
Pommes de terre													
Seigle	2,149			4,174				2	2				
Graine de lin				1,594			756			15,452			
Graines de toutes sortes			10	27		43	3	17					
Tabac		23											
Blé	18,771	23,557	32,639	15,436	14,269	15,483	13,410	21,802	24,651	17,940	10,717	4,950	15,911
Produits agricoles, légumes	6	10		1			1	7		22,620		19	37
Peaux vertes et salées, etc									21	315	233		
Chevaux	4			2									
Saindoux et huile de saindoux, etc	1,588	1,680	2,413				22	86					
Viandes autres que le porc													
Porc	117	970	632	152	379	273	268	429					
Mouton									190				
Suif	631	119											
Laine		3	752	482	134	21	89	30		157	233	9	
Total, classe 3	154,680	147,947	146,581	168,720	130,301	163,301	196,301	196,061	182,085	161,738	164,564	134,054	133,659

Classe 4.													
Instruments aratoires			399		396	552	494		2	254			
Poterie et faïence								5					
Meubles		3	17				1					2	
Marbre		4											
Mélasses	57												
Clous								3					
Huile en baril	17	22	1,594	2,000	1			8	15		8	45	2
Peinture	36				17	42	1	1	1				
Chiffons				4		4							
Cendre de soude													
Pierre de taille													
Sucre	154	448	280		53	53	840	26,075		1,196		26,303	11,078
Blanc de plomb						7		4					
Blanc de céruse								21					
Whisky, bière et tous autres spiritueux	1	1		3				30			122	230	137
Marchandises	7,889	3,327	1,928	2,010	1,554	2,008	2,324	41,621	1,857	5,866	67,860	64,059	67,481
	8,164	3,805	4,218	4,017	2,021	2,666	3,660	67,768	1,857	7,316	67,890	90,639	78,698
Classe 5.													
Barils vides													
Bois de chauffage sur navires													
Bois de service, scié, sur navires	5	282				3	2	1					
Mâts et espars, sur navires			4		717	2,700	3,609	1,980	3,509		1,531	2,046	2,394
Echalas à houblon	55,128	38,085	72,806	48,337	30.194	15,726	27,701	14,314	21,571	24,327	11,738	30,191	26,614
Traverses de chemin de fer sur navires													
Bardeaux					154								
Poteaux fendus					652	2,248		2,151	478				
Douves, barils de sel						62	53	70					
Bois équarri, sur navires						12					25		
Articles en bois, etc							1,500						
										125			723
Total, classe 5										2,932	1,583		2,270
	55,133	38,367	72,810	48,337	31,717	20,751	32,865	18,516	25,558	27,384	14,877	32,237	32,001
Classe spéciale.													
Houille													
Sable													
Cryolithe	992	357	501		1,100	3,346	4,400	110,347		400	201,893	223,942	166,419
Minerai de fer													
								2,734					
Total, classe spéciale								1,316			1,552	4,483	4,979
Grand total	992	357	501		1,100	3,346	4,400	114,397		400	203,445	228,425	171,398
	218,960	190,476	224,110	221,074	165,337	190,547	237,226	396,743	209,518	193,838	450,776	485,355	415,756

L—ETAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1912.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Autres grains.	Total.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Tonnes.
Kingston......	7,401,867	4,012,177	560,542	145,143	334	12,120,063	307,790
Prescott.......	14,000	....	....	....	....	14,000	420
Ogdensburg....	....	....	....	49,000	....	49,000	1,372
Total, boisseaux	7,415,867	4,012,177	560,542	194,143	334	12,183,063	....
Total, tonnes..	222,476	68,307	13,453	5,436	10	....	309,582

M.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland dans les années comprises entre 1885 et 1912 inclusivement, comme suit :—

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	…	…	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087
1886	…	…	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875
1887	…	…	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523
1888	…	…	172,381	878	17,365	27,183	217,807
1889	…	…	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443
1890	80	…	116,616	615	17,280	22,781	202,372
1891	…	…	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644
1892	…	…	183,244	651	12,391	15,330	211,616
1893	…	…	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096
1894	…	…	187,794	727	1,269	13,947	203,737
1895	4	…	148,887	603	1,565	7,807	158,866
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445
1897	…	4	165,143	…	1,277	9,799	176,223
1898	…	…	156,055	759	986	4,536	162,336
1899	…	…	86,638	2,293	525	8,276	97,732
1900	8	…	45,032	992	…	1,360	47,392
1901	…	…	46,345	357	456	2,322	49,480
1902	…	…	12,410	501	65	51,037	64,013
1903	3	…	113,076	…	4,796	30,009	147,884
1904	2,919	…	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325
1905	…	…	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642
1906	60	…	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587
1907	2,857	…	110,347	…	10,453	143,555	267,212
1908	4,401	…	158,351	…	5,988	148,181	316,921
1909	…	…	130,731	400	11,067	235,483	377,681
1910	2,045	…	197,482	4,411	15,974	357,579	577,491
1911	731	…	221,752	2,160	24,451	370,558	619,682
1912	…	…	163,461	2,958	12,034	531,243	709,696

N.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent dans les saisons comprises entre 1885 et 1912, inclusivement.

Années.	Quantité à la montée.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	5,035	122,829	127,864
1886	3,301	118,802	122,103
1887	7,579	121,618	129,197
1888	8,341	123,050	131,391
1889	5,360	124,290	129,650
1890	6,538	135,168	141,706
1891	7,951	141,701	149,652
1892	7,543	157,134	164,677
1893	2,285	147,139	149,424
1894	16,213	169,552	185,765
1895	....	165,151	165,151
1896	689	161,551	162,240
1897	40	164,963	165,003
1898	400	175,609	176,009
1899	448	201,546	201,994
1900	10	280,169	280,179
1901	2,765	298,245	301,010
1902	9,231	95,702	104,933
1903	30	290,548	290,578
1904	9,670	320,973	330,643
1905	8,518	345,589	354,107
1906	6,989	313,080	320,069
1907	1,281	406,978	408,259
1908	23,939	448,140	472,079
1909	13,543	469,695	483,238
1910	7,351	746,926	754,277
1911	6,230	756,474	762,704
1912	9,300	903,237	912,537

O.—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1901.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	....	....	....
Maïs	14,319	4,828	49,609
Avoine	1,584	853	25,704
Pois	....	....	....
Seigle	2,961	....	....
Blé	132,702	8,051	9,057
Total, grain	†151,566	13,732	83,370
Autres articles	32,854	128,614	91,799
Total	184,420	142,346	175,169
1902.			
Orge	....	....	7,418
Maïs	1,719	10,335	55,583
Avoine	1,412	....	9,764
Pois	....	....	....
Seigle	4,079	....	....
Blé	200,075	12,452	8,389
Total, grain	‡208,215	22,787	81,165
Autres articles	42,260	32,946	179,914
Total	250,475	55,733	261,078
1903.			
Orge	2,206	1,017	11,433
Maïs	116,223	13,846	80,689
Avoine	2,438	....	5,315
Pois	63	....	22
Seiglé	4,200	....	644
Blé	226,746	14,199	13,725
Total, grain	§351,936	29,062	111,828
Autres articles	38,850	82,298	101,621
Total	390,786	111,360	213,449
1904.			
Orge	9,697	853	16,621
Maïs	55,021	3,950	57,473
Avoine	....	....	16,497
Pois	....	....	3
Seigle	....	....	....
Blé	*133,528	18,908	11,929
Total, grain	198,246	23,711	102,523
Autres articles	77,031	80,092	138,475
Total	375,277	103,803	240,998

O.—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1905.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	16,892
Pois	....	....	76
Seigle	1,711	....	....
Blé	190,505	32,562	15,483
Total, grain	**341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois	....	11	....
Seigle	1,405	6	....
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total, grain	404,935	33,351	176,119
Antres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003
1907.			
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois	....	....	25
Seigle	2,266	2	2
Blé	*450,009	8,072	22,222
Total, grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422
1908.			
Orge	24,318	3,546	3,308
Maïs	10,454	11,489	105,459
Avoine	28,081	3,272	2,070
Pois	....	....	40
Seigle	6,662	3	2
Blé	†686,626	19,832	24,293
Total, grain	756,141	38,142	135,1772
Autres articles	108,785	162,378	91,875
Total	864,926	200,520	227,047

O.—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1909.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	19,143	....	4,008
Maïs	17,137	22,798	100,967
Avoine	65,624	2,872	6,639
Pois	30	....	33
Seigle	33	....	....
Blé	550,775	14,568	17,940
Total, grain	652,742	40,238	129,587
Autres articles	272,263	113,970	126,223
Total	925,005	154,208	255,810
1910.			
Orge	20,000	....	1,575
Maïs	77,612	49,326	103,042
Avoine	129,900	6,333	....
Pois	....	....	123
Seigle	....	....	....
Blé	562,149	7,998	10,717
Total, grain	789,661	63,657	115,457
Autres articles	380,500	152,325	55,683
Total	1,170,161	215,982	171,140
1911.			
Orge	14,331	291	....
Maïs	134,239	22,988	116,705
Avoine	147,180	16,153	....
Pois	....	....	....
Seigle	....	112	....
Blé	541,174	12,016	4,950
Total, grain	836,924	51,560	121,655
Autres articles	500,881	115,721	55,790
Total	1,337,805	167,281	177,445
1912.			
Orge	20,572	218	4,451
Maïs	7,345	1,372	112,616
Avoine	164,581	20,965	....
Pois	10	12	128
Seigle	714	....	....
Blé	768,633	25,299	....
Total, grain	961,855	47,866	117,195
Autres articles	598,108	214,395	69,444
Total	1,559,963	262,261	186,639

TABLEAU 1.—ÉTAT COMPARATIF du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1911 et 1912.

	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1911.													
Saut-Ste-Marie	644,899	1,585,279	22,157	915,601	2,236,880	23,269,870	2,070,307	206,716	1,974,243	25,977,466	30,951,709	3,177,581	27,774,128
Welland	318,764	827,392	190,101	693	309,603	175,752	24,451	690,873	842,919	1,694,710	2,537,629	1,296,480	1,241,149
Saint-Laurent	629,642	1,086,547	328,732	38,085	194	12	392	1,022,104	958,960	2,146,748	3,105,708	2,063,861	1,041,847
Chambly	399,728	12,647	31,465	...	...	...	...	155,969	431,193	168,636	599,829	443,846	155,983
Saint-Pierre	29,177	46,121	...	...	...	...	...	...	29,177	46,121	75,298	75,298	...
Murray	152,964	6,798	15	...	...	...	...	3,680	152,979	10,478	163,457	159,409	4,048
Ottawa	53,453	221,029	...	41,340	...	...	4,249	...	57,702	262,369	320,071	312,269	7,802
Rideau	77,378	84,831	...	...	...	...	...	10,018	77,378	94,849	172,227	159,738	12,489
Trent	23,908	33,382	...	...	...	...	...	...	23,908	33,382	57,290	57,290	...
Saint-André	40,603	6,532	...	...	...	...	...	...	40,603	6,532	47,135	47,135	...
Grand total	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,445,634	2,099,399	2,089,380	7,598,062	30,441,291	38,030,353	7,792,907	30,237,446
1912.													
Saut-Ste-Marie	770,976	2,162,521	16,883	857,777	1,807,181	32,253,916	1,326,457	473,944	3,921,497	35,748,158	38,669,655	4,090,362	35,579,293
Welland	440,946	975,826	137,305	3,699	235,437	180,319	12,034	866,349	825,722	2,096,193	2,851,915	1,553,116	1,298,799
Saint-Laurent	678,046	1,371,077	280,438	48,306	201	500	196	1,098,424	958,881	2,518,307	3,477,188	2,340,143	1,137,045
Chambly	5,939	9,378	432,324	...	...	...	...	170,774	438,263	180,152	618,415	447,702	170,713
Saint-Pierre	33,575	40,934	...	...	...	...	...	300	33,575	41,234	74,809	74,509	300
Murray	162,155	5,429	300	...	...	...	866	1,331	163,321	6,760	170,081	167,520	2,561
Ottawa	53,092	283,637	...	51,886	...	...	3,735	...	56,827	335,523	392,350	383,515	8,835
Rideau	78,570	68,986	...	170	...	...	...	12,407	78,570	82,563	160,133	146,963	13,170
Trent	29,101	48,049	...	...	...	...	...	...	29,101	48,049	77,150	77,150	...
Saint-André	88,044	7,505	...	...	...	...	...	...	88,044	7,505	95,549	95,549	...
Grand total	2,340,444	4,973,342	867,250	961,838	2,042,819	32,434,735	1,343,288	2,623,529	6,593,801	40,993,444	47,587,245	9,376,529	38,210,716

TABLEAU 2. — ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation en 1912.

NAVIRES.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens a d'autres ports canadiens.		De ports canadiens a des ports américains.		De ports américains a d'autres ports américains.		De ports américains a des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Navires canadiens.												
Vapeurs et voiliers.												
Sault-Sainte-Marie	2,643	1,360,637	1,334,448	178,172	17,625	1,008	....	170,567	233,772	1,710,384	1,585,845	3,296,229
Welland	1,946	660,299	622,509	240,100	1,222	6,717	1,053	5,599	277,466	912,715	902,250	1,814,965
Saint-Laurent	9,201	1,600,803	1,484,099	162,802	....	10	....	604	248,184	1,764,219	1,732,283	3,496,502
Chambly	486	17,515	18,053	5,353	....	....	....	....	4,629	22,868	22,682	45,550
Saint-Pierre	1,205	44,813	43,546	....	....	....	....	....	160	44,813	43,706	88,519
Murray	1,010	229,437	115,434	24,824	....	2,172	....	3,696	10,739	260,129	126,173	386,302
Ottawa	2,662	235,730	242,613	....	2,139	....	....	269	....	235,999	244,752	480,751
Rideau	2,960	96,732	99,111	6,156	190	....	....	....	6,500	102,888	105,801	208,689
Trent	3,998	106,952	101,903	....	....	....	....	....	....	106,952	101,903	208,855
Saint-André	1,260	104,385	206,588	....	....	....	....	....	....	104,385	106,588	210,973
Total des navires canadiens	27,371	4,457,303	4,168,304	617,407	21,176	9,907	1,053	180,735	781,450	5,265,352	4,971,983	10,237,335
Navires américains.												
Sault-Sainte-Marie	5,213	10,104	902	114,132	427,591	5,486,876	15,812,674	601,928	81,808	6,213,040	16,322,975	22,536,015
Welland	959	1,278	1,323	126,462	1,882	268,637	196,210	4,691	264,052	401,068	463,467	864,535
Saint-Laurent	1,805	24,815	10,649	351,208	20,389	22,824	2,937	61	413,450	398,908	447,425	846,333
Chambly	3,319	97	1,352	170,749	....	....	....	....	172,237	170,846	173,589	344,435
Saint-Pierre	8	304	210	....	56	....	....	56	....	360	266	626
Murray	75	419	152	875	234	197	90	477	317	1,968	793	2,761
Ottawa	397	12,786	536	....	20,178	....	....	7,098	....	19,884	20,714	40,598
Rideau	9	493	394	....	....	....	....	....	....	493	394	887
Trent	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Saint-André	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains	11,785	50,296	15,518	763,426	470,330	5,778,534	16,011,911	614,311	931,864	7,206,567	17,429,623	24,636,190
Grand total, canadiens et américains	39,156	4,507,599	4,183,822	1,380,833	491,506	5,788,441	16,012,964	795,046	1,731,314	12,471,919	22,401,606	34,873,525

TABLEAU 3. — ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés

NAVIRES.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Canal du Sault-Sainte-Marie.					
Navires canadiens, à vapeur	2,492	1,343,837	1,321,483	178,172	17.127
" " à voiles	151	16,800	12,965	....	498
Total des navires canadiens	2,643	1,360,637	1,334,448	178,172	17,625
Navires américains, à vapeur	5,190	9,108	196	114,132	425,059
" " à voiles	23	996	706	....	2,532
Total des navires américains	5,213	10,104	902	114,132	427,591
Grand total, canal du Sault-Sainte-Marie	7,856	1,370,741	1,335,350	292,304	445,216
Canal Welland.					
Navires canadiens, à vapeur	1,613	596,464	556,626	208,828	1,222
" " à voiles	333	63,835	65,883	31,272	....
Total des navires canadiens	1,946	660,299	622,509	240,100	1,222
Navires américains, à vapeur	867	1,278	1,323	108,019	1,294
" " à voiles	92	....	....	18,443	588
Total des navires américains	959	1,278	1,323	126,462	1,882
Grand total, canal Welland	2,905	661,577	623,832	366,562	3,104
Canaux du Saint-Laurent.					
Navires canadiens, à vapeur	4,382	952,126	854,302	150,621	....
" " à voiles	4,819	648,677	629,797	12,181	....
Total des navires canadiens	9,201	1,600,803	1,484,099	162,802	....
Navires américains, à vapeur	1,164	3,244	3,146	332,353	63
" " à voiles	641	21,571	7,503	18,855	20,326
Total des navires américains	1,805	24,815	10,649	351,208	20,389
Grand total, canaux du Saint-Laurent	11,006	1,625,618	1,494,748	514,010	20,389
Canal Chambly.					
Navires canadiens, à vapeur	279	13,945	14,154	142	....
" " à voiles	207	3,570	3,899	5,211	....
Total des navires canadiens	486	17,515	18,053	5,353	....
Navires américains, à vapeur	1	97	....	....	....
" " à voiles	3,318	....	1,352	170,749	....
Total des navires américains	3,319	97	1,352	170,749	....
Grand total, canal Chambly	3,705	17,612	19,405	176,102	....
Canal Saint-Pierre.					
Navires canadiens, à vapeur	353	19,725	16,775	....	....
" " à voiles	852	25,088	26,771	....	....
Total des navires canadiens	1,205	44,813	43,546	....	....

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1912.

De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
1,008	....	170,118	232,887	1,693,135	1,571,497	3,264,632
....	....	449	885	17,249	14,348	31,597
1,008	....	170,567	233,772	1,710,384	1,585,845	3,296,229
5,486,165	15,809,670	596,682	81,608	6,206,087	16,316,533	22,522,620
711	3,004	5,246	200	6,953	6,442	13,395
5,486,876	15,812,674	601,928	81,808	6,213,040	16,322,975	22,536,015
5,487,884	15,812,674	772,495	315,580	7,923,424	17,908,820	25,832,244
6,335	1,053	5,599	242,162	817,226	801,063	1,618,289
382	....	....	35,304	95,489	101,187	196,676
6,717	1,053	5,599	277,466	912,715	902,250	1,814,965
263,106	187,767	3,515	238,290	375,918	428,674	804,592
5,531	8,443	1,176	25,762	25,150	34,793	59,943
268,637	196,210	4,691	264,052	401,068	463,467	864,535
275,354	197,263	10,290	541,518	1,313,783	1,365,717	2,679,500
10	....	....	221,197	1,102,757	1,075,499	2,178,256
....	....	604	26.987	661,462	656,784	1,318,246
10	....	604	248,184	1,764,219	1,732,283	3,496,502
22,649	2,752	61	375,439	358,307	381,400	739,707
175	185	....	38,011	40,601	66,025	106,626
22,824	2,937	61	413,450	398,908	447,425	846,333
22,834	2,937	665	661,634	2,163,127	2,179,708	4,342,835
....	....	....	....	14,087	14,154	28,241
....	....	....	4,629	8,781	8,528	17,309
....	....	....	4,629	22,868	22,682	45,550
....	....	....	....	97	....	97
....	....	....	172,237	170,749	173,589	344,338
....	....	....	172,237	170,846	173,589	344,435
....	....	....	176,866	193,714	196,271	389,985
....	....	....	....	19,725	16,775	36,500
....	....	....	160	25,088	26,931	52,019
....	....	....	160	44,813	43,706	88,519

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à d'autres ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Canal Saint-Pierre—*Fin*.					
Navires américains, à vapeur	2	176	13	....	....
" " à voiles	6	128	197	....	56
Total des navires américains	8	304	210	....	56
Grand total, canal Saint-Pierre	1,213	45,117	43,756	....	56
Canal Murray.					
Navires canadiens, à vapeur	834	205,664	94,153	22,135	....
" " à voiles	176	23,773	21,281	2,689	....
Total des navires canadiens	1,010	229,437	115,434	24,824	....
Navires américains, à vapeur	65	419	131	441	81
" " à voiles	10	....	21	434	153
Total des navires américains	75	419	152	875	234
Grand total, canal Murray	1,085	229,856	115,856	25,699	234
Canaux de l'Ottawa.					
Navires canadiens, à vapeur	1,007	97,961	104,438	....	841
" " à voiles	1,655	137,769	138,175	....	1,298
Total des navires canadiens	2,662	235,730	242,613	....	2,139
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	397	12,786	536	....	20,178
Total des navires américains	397	12,786	536	....	20,178
Grand total, canaux de l'Ottawa	3,059	248,516	243,149	....	22,317
Canal Rideau.					
Navires canadiens, à vapeur	2,257	65,614	68,385	6,156	190
" " à voiles	703	31,118	30,726	....	....
Total des navires canadiens	2,960	96,732	99,111	6,156	190
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	9	493	394	....	....
Total, des navires américains	9	493	394	....	....
Grand total, canal Rideau	2,969	97,225	99,505	6,156	190
Canaux de la Vallée de la Trent.					
Navires canadiens, à vapeur	3,227	76,848	73,392	....	....
" " à voiles	771	30,104	28,511	....	....
Total des navires canadiens	3,998	106,952	101,903	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.	3,998	106,952	101,903	....	....

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1912—*Suite.*

De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à d'autres ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
....	....	....	....	176	13	189
....	....	56	....	184	253	437
....	....	56	....	360	266	626
....	....	56	160	45,173	43,972	89,115
2,172	....	3,593	9,739	233,564	103,892	337,456
....	....	103	1,000	26,565	22,281	48,846
2,172	....	3,696	10,739	260,129	126,173	386,302
197	90	267	293	1,324	595	1,919
....	....	210	24	644	198	842
197	90	477	317	1,968	793	2,761
2,369	90	4,173	11,056	262,097	126,966	389,063
....	....	269	....	98,230	105,279	203,509
....	....	....	....	137,769	139,473	277,242
....	....	269	....	235,999	244,752	480,751
....	....	....	....	....	....	....
....	....	7,098	....	19,884	20,714	40,598
....	....	7,098	....	19,884	20,714	40,598
....	....	7,367	....	255,883	265,466	521,349
....	....	....	6,500	71,770	75,075	146,845
....	....	....	....	31,118	30,726	61,844
....	....	....	6,500	102,888	105,801	208,689
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	493	394	887
....	....	....	....	493	394	887
....	....	....	6,500	103,381	106,195	209,576
....	....	....	....	76,848	70,392	150,240
....	....	....	....	30,104	28,511	58,615
....	....	....	....	106,952	101,903	208,855
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	106,952	101,903	208,855

TABLEAU 3.—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à d'autres ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Canal de Saint-André.					
Navires canadiens, à vapeur	743	48,748	50,126	....	....
" " à voiles	517	55,637	56,462	....	....
Total de navires canadiens	1,260	104,385	106,588	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....
Grand total, canal St-André	1,260	104,385	106,588	....	....

passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1912—*Fin.*

De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
....	....	....	....	48,748	50,126	98,874
....	....	....	....	55,637	56,462	112,099
....	....	....	....	104,385	106,588	210,973
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	104,385	106,588	210,973

TABLEAU 4.—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1911 et 1912.

Articles.	1911.	1912.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	7,286,949	8,062,842	775,893	....
" " à voiles	1,885,243	2,174,493	289,250	....
" américains, à vapeur	17,517,229	24,069,124	6,551,895	....
" " à voiles	714,393	567,066	....	147,327
Total, classe n° 1	27,403,814	34,873,525	7,617,038	147,327
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	304,904	292,267	....	12,637
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	145,576	206,789	61,213	....
Sarrasin	84	253	169	....
Maïs	451,597	148,218	....	303,379
Avoine	657,878	762 302	104,424	....
Seigle	3,701	13,263	9,562	....
Lin	97,334	224,848	125,514	....
Pois	163	228	65	....
Blé	3,528,185	5,122,696	1,594,511	....
Farine	366,870	342,636	....	24,234
Foin	73,013	35,420	....	37,593
Autres produits de moulin	41,083	27,894	....	13,189
Fruits et légumes	12,740	10,836	....	1,904
Pommes de terre	8,839	8,293	....	546
Bestiaux	3,135	1,692	....	1,443
Volaille, gibier, poisson	2,062	2,710	648	....
Viandes préparées	712	346	....	366
Autres produits de paquage	1,266	2,403	1,137	....
Peaux et cuir	236	493	257	....
Laine	1,319	1,075	....	244
Tous autres produits d'animaux	10,901	11,469	568	....
Total, classe n° 3	5,408,694	6,923,864	1,898,068	382,898
Classe n° 4.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments aratoires	41,291	42,116	825	....
Ciment, briques, chaux	654,629	537,093	....	117,536
Meubles et effets de ménage	2,971	2,958	....	13
Fer en gueuse et en loupe	61,119	99,251	38,132	....
Fer et acier, tout autre	418,169	458,762	40,593	....
Pétrole et autres huiles	194,105	144,205	....	49,900
Sucre	59,979	41,338	....	18,641
Sel	29,984	23,071	....	6,913
Vins, liqueurs et bières	22,203	31,632	9,429	....
Marchandises non énumérées	874,613	848,522	....	26,091
Total, classe n° 4	2,359,063	2,228,948	88,979	219,094
Classe n° 5.				
Bois à pâte à papier	823,494	762,156	....	61,338
" de service, scié	596,588	723,935	127,347	....
" équarri	42,924	58,484	15,560	....
Bardeaux	12,422	6,851	....	5,571
Autres bois	70,711	83,196	12,485	....
Total, classe n° 5	1,546,139	1,634,622	155,392	66,909

TABLEAU 4.—ÉTAT comparatif du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1911 et 1912—*Fin.*

Articles.	1911.	1912.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 6.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Houille anthracite	1,246,273	1,178,917	....	67,356
" bitumineuse	4,668,843	3,786,969	....	881,874
Coke	14,160	12	....	14,148
Minerai de cuivre	16,556	40,322	23,766	....
" fer	22,715,838	31,219,646	8,503,808	....
Autres minerais	6,849	57,951	51,102	....
Sable et ciment	47,938	515,994	468,056	....
Total, classe n° 6	28,716,457	39,799,811	9,046,732	963,378
Grand total	38,030,353	47,587,245	11,189,171	1,632,279

Augmentation nette 9,556,892 tonnes.

TABLEAU 5.—ÉTAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1912.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal de St-André.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	3,264,632	1,618,289	2,178,256	28,241	36,500	337,456	203,509	146,845	150,240	98,874
" " à voiles	31,597	196,676	1,318,246	17,309	52,019	48,846	277,242	61,844	58,615	112,099
" américains, à vapeur	22,522,620	804,592	739,707	97	189	1,919				
" " à voiles	13,395	59,943	106,626	344,338	437	842	40,598	887		
Total, classe 1	25,832.244	2,679,500	4,342,835	389,985	89,145	389,063	521,349	209,576	208,855	210,973
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	37,549	1,317	106,492	2,422	1,210	20,679	27,271	20,534	73,861	902
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	157,957	25,241	23,557					30	4	
Sarrasin			7				4	5	237	
Maïs		121,333	26,707	28	40		32	78		
Avoine	395,708	185,546	176,756	562	3,004		66	524	131	5
Seigle	11,831	714	716					1	1	
Lin	191,401	16,566	16,941							
Pois		150	23		1		2	7	45	
Blé	3,530,398	795,989	793,731	219			94	735	1,530	
Farine	238,871	45,807	54,321	1,092	1,574		385	471	99	16
Foin	1,304		13,217	14,935	1,544	34	3,148	1,072	161	5
Autres produits de moulin	3,105	14,539	7,163	411	1,083	10	761	643	179	
Fruits et légumes	100	72	5,742	2,391	1,449	404	320	344	14	
Pommes de terre	117	15	686	68	6,732		466	85	113	11
Bestiaux	22		603	217	24		540	20	266	
Volaille, gibier, poisson	16	66	88	10	2,459		37	34		
Viandes préparées		41	65	6	21		11	201	1	
Autres produits de paquage			766	95	469		345	728		
Peaux et cuir	20	140	285	9				37	2	
Laine	312	431	317	1				14		
Produits, tous autres animaux	2		7,251		23	37	1,947	2,117	92	
Total, classe 3	4,531,164	1,206,590	1,128,942	20,044	18,423	485	8,158	7,146	2,875	37

Classe n° 4.										
Instruments aratoires	20,380	20,385	163	109	9		148	876	41	5
Ciment, briques, chaux	211,008	146,829	78,696	2,118	1,140	91,728	2,331	1,631	1,612	
Meubles et effets de ménage	1	100	1,624	133	56	23	341	540	128	12
Fer en gueuse et en loupe	45,533	14,638	6,491	476	79		1,065	903	66	
Fer et acier, tout autre	209,056	124,353	121,291	1,555	246	13	1,259	983	6	2
Pétrole et autres huiles	6,488	76,863	57,941	152	921	74	754	961	51	
Sucre	9,126	19,718	9,951	785		10	1,139	580	29	
Sel	12,929	1,912	3,431		1,521		1,471	1,807		
Vins, liqueurs et bières	8,041	10,460	10,838	32	180		914	1,144	23	
Marchandises non énumerées	422,741	210,311	173,665	6,240	3,431	9,663	11,538	9,389	1,503	41
Total, classe n° 4	975,303	625,569	464,091	11,600	7,583	101,511	20,958	18,814	3,459	60
Classe n° 5.										
Bois à pâte à papier	12,372	167,985	294,125	258,268				1,269	21,315	6,822
Bois de service scié	30,541	38,050	246,435	164,862	9,524	6	206,094	23,516	2,730	2,177
Bois équarri	4,440	19,129	29,293	1,814		400	1,603	199	1,606	
Bardeaux	5,570	250	122	34	418		120	192	145	
Autres bois	1,191	2,270	8,785	335	1,219	300	18,783	3,466	41,693	5,154
Total, classe n° 5	54,114	227,684	578,760	425,313	11,161	706	226,600	28,642	69,489	14,153
Classe n° 6.										
Houille anthracite	434,224	175,495	437,334	119,928	573	1,333	1,801	7,525	138	566
" bitumineuse	2,511,217	534,201	665,981	377	39,970	1,906	31,004	7,141	172	
Coke					10			2		
Minerai de cuivre	16,963			23,359						
" fer	31,141,063	66,105	12,467					6	5	
Autres minerais	5,607	12,671	9,572	17,794	2,089		5,100	2,455	2,663	
Sable, etc		3,600	180,041			64,140	98,729	88,402	349	80,733
Total, classe n° 6	34,109,074	792,072	1,305,395	161,458	37,642	67,379	136,634	105,531	3,327	81,299
Grand total	39,669,655	2,851,915	3,477,188	618,415	74,809	170,081	392,350	160,133	77,150	95,549

TABLEAU 6.—ÉTAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1912, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportés.

—	Canal du Sault Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal St-André.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires de toutes sortes	25,832,244	2,679,500	4,342,835	389,985	89,145	389,063	521,349	209,576	208,855	210,973
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
Passagers	37,549	1,317	106,492	2,422	1,240	20,679	27,271	20,534	73,861	902
Forêt—Produits du bois.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	12,372	167,985	294,195	258,268	....	....	....	1,269	21,315	6,822
" de service	30,541	38,050	246,435	164,862	9,524	6	206,094	23,516	2,730	2,177
" équarri	4,440	19,129	29,293	1,814	....	400	1,603	199	1,606	....
Bardeaux	5,570	250	122	34	418	....	120	192	145	....
Autres bois	1,191	2,270	8,785	335	1,219	300	18,783	3,466	41,693	5,154
Total	54,114	227,684	578,760	425,313	11,161	706	226,600	28,642	67,489	14,153
Animaux et leurs produits.										
Bestiaux	22	....	603	217	24	....	540	20	266	....
Volaille, gibier et poisson	16	66	88	10	2,459	....	37	34	....	....
Viandes préparées	....	41	65	6	21	....	11	201	1	....
Autres produits de paquage	....	....	766	95	469	....	345	728	....	....
Peaux et cuirs	20	140	285	9	....	....		37	2	....
Laine	312	431	317	1	....	....	....	14	....	....
Tous autres produits d'animaux	2	....	7,251	....	23	37	1,947	2,117	92	....
Total	372	678	9,375	338	2,996	37	2,880	3,151	361	....
Produits agricoles.										
Orge	157,957	25,241	23,537	....	....	....	....	30	4	....
Sarrasin	....	....	7	....	....	....	4	5	237	....
Maïs	....	121,333	26,707	28	40	....	32	78	....	....
Avoine	395,708	185,546	176,756	562	3,004	....	66	524	131	5
Seigle	11,831	714	116	....	....	....	....	1	1	....
Lin	191,401	16,506	16,941	....	....	....	....	....	....	....

Pois	......	150	23	......	1	......	2	7	45	......
Blé	3,530,398	795,989	793,731	219	......	......	94	735	1,530	......
Farine	238,871	45,807	54,321	1,092	1,574	......	385	471	99	16
Foin	1,304	......	13,217	14,935	1,544	34	3,148	1,072	161	5
Autres produits de moulin	3,105	14,539	7,163	411	1,083	10	761	643	179	......
Fruits et légumes	100	72	5,742	2,391	1,449	404	320	344	14	......
Pommes de terre	117	15	686	68	6,732	......	466	85	113	11
Total	4,530,792	1,205,912	1,119,567	19,706	15,427	448	5,278	3,995	2,514	37
Objets fabriqués.										
Instruments aratoires	20,330	20,385	163	109	9	......	148	876	41	5
Ciment, briques et chaux	211,008	146,829	78,696	2,118	1,140	91,728	2,331	1,631	1,612	......
Meubles et effets de ménage	1	100	1,624	133	56	23	341	540	128	12
Fer en gueuse et en loupe	75,533	14,638	6,491	476	79	......	1,065	903	66	......
" et acier, tout autre	209,056	124,353	121,291	1,555	246	13	1,257	983	6	2
Pétrole et autres huiles	6,488	76,863	57,941	152	921	74	754	961	51	......
Sucre	9,126	19,718	9,951	785	......	10	1,139	580	29	......
Sel	12,929	1,912	3,431	......	1,521	......	1,471	1,807	......	......
Vins, liqueurs et bières	8,041	10,460	10,838	32	180	......	914	1,144	23	......
Marchandises non énumérées	422,741	210,311	173,665	6,240	3,431	9,663	11,538	9,389	1,503	41
Total	975,303	625,569	464,091	11,600	7,583	101,511	20,958	18,814	3,459	60
Produits miniers.										
Houille anthracite	434,224	175,495	437,334	119,928	573	1,333	1,801	7,525	138	566
" bitumineuse	2,511,217	534,201	665,981	377	34,970	1,906	31,004	7,141	172	......
Coke	......	......	......	......	10	......	......	2	......	......
Minerai de cuivre	16,963	......	......	23,359	......	......	......	......	......	......
" fer	31,141,063	66,105	12,467	......	......	......	......	6	5	......
" autres	5,607	12,671	9,572	17,794	2,089	64,140	5,100	2,455	2,663	......
Sable, etc	......	3,600	180,041	......	......	......	98,729	88,402	349	80,733
Total	34,109,074	792,072	1,305,395	161,458	37,642	67,379	136,634	105,531	3,327	81,299
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	39,669,655	2,851,915	3,477,188	618,415	74,809	170,081	392,350	160,133	77,150	95,549

TABLEAU 7 (nº 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	20,380								20,380		20,380	20,380	
Tous autres animaux		2								2	2	2	
Orge		67,593		19,189		69,454		1,721		157,957	157,957	91,106	66,851
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	202,331		245		4,757		3,675		211,008		211,008	200,594	10,414
Houille anthracite	50				294,810		139,364		434,224		434,224		434,224
" bitumineuse	100				1,402,754		1,108,363		2,511,217		2,511,217		2,511,217
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin		38,859		49,895		99,727		2,920		191,401	191,401	98,345	93,056
Farine	15	178,223				41,809		18,824	15	238,856	238,871	193,417	45,454
Fruits et légumes	100								100		100	100	
Foin	1,304								1,304		1,304	1,304	
Peaux et cuir	20								20		20	20	
Effets de ménage		1								1	1	1	
Fer, gueuse et loupe	45,206	3,020			125	5,306	21,876		67,207	8,326	75,533	48,226	27,307
" et acier, tout autre	121,886	3,263			44,198	1,400	38,309		204,393	4,663	209,056	111,880	97,176
Bestiaux	22								22		22	22	
Marchandises	329,677	7,987	13,104	4,912	57,168	1,601	3,458	4,834	403,407	19,334	422,741	356,826	65,915
Avoine	1,131	329,683		8,480		25,367		31,047	1,131	394,577	395,708	380,562	15,146
Autres produits de moulin		1,130						1,975		3,105	3,105	1,130	1,975
" " paquage													
" bois	666	471					54		720	471	1,191	1,064	127
Minerai, tout autre	360	300	3,054		1,893				5,307	300	5,607	660	4,947
" de cuivre						16,963				16,963	16,963		16,963
" de fer						30,869,816	6,812	264,435	6,812	31,134,251	31,141,063		31,141,063
Pois													
Pétrole	6,027	50	211				200		6,438	50	6,488	6,214	274
Volaille, gibier et poisson		1	15						15	1	16	16	
Pommes de terre		117								117	117	117	
Bois à pâte à papier	12,372								12,372		12,372	12,372	

Seigl	....	150	....	....	....	9,540	....	2,141	....	11,831	11,831	150	11,681
Bois de service, scié	542	90	....	23,927	....	4,716	306	960	848	29,693	30,541	24,459	6,082
Bardeaux	....	36	....	....	....	5,468	....	66	....	5,570	5,570	36	5,534
Bois équarri	....	....	....	....	400	....	4,040	....	4,440	....	4,440	....	4,440
Sucre	9,126	....	....	....	....	....	....	....	9,126	....	9,126	9,126	....
Sel	11,666	....	187	....	1,076	....	....	....	12,929	....	12,929	11,853	1,076
Blé	....	1,531,518	....	751,374	....	1,102,485	....	145,021	....	3,530,398	3,530,398	2,512,291	1,018,107
Vins, liqueurs et bières	7,974	....	67	....	....	....	....	....	8,041	....	8,041	8,041	....
Laine	21	27	....	....	....	264	....	....	21	291	312	48	264
Fret, total	770,976	2,162,521	16,883	857,777	1,807,181	32,253,916	1,326,457	473,944	3,921,497	35,748,158	39,669,655	4,090,362	35,579,293

TABLEAU 7 (n° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	20,380	5							20,380	5	20,385	20,385	
Tous autres animaux													
Orge		22,375				2,160		706		25,241	25,241	22,375	2,866
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	145,839	450	540						146,379	450	146,829	146,129	700
Houille, anthracite					163,461		12,034		175,495		175,495		175,495
" bitumineuse						2,958		531,243		534,201	534,201		534,201
Coke													
Maïs		2,297				91,254		27,782		121,333	121,333	116	121,217
Viandes préparées		41								41	41		41
Lin		16,374	132						132	16,374	16,506	16,506	
Farine		33,513						2,416		45,807	45,807	34,743	11,064
Fruits et légumes	35				37				72		72	35	37
Foin													
Peaux et cuir	140								140		140	140	
Effets de ménage		7	93						93	7	100	100	
Fer, gueuse et loupe	13,198	320						1,120	13,198	1,440	14,638	13,518	1,120
" et acier, tout autre	87,773	2,672	25			300		33,583	87,798	36,555	124,353	90,470	33,883
Bestiaux													
Marchandises	113,468	8,279	14,522		53,278	14,137		6,627	181,268	29,043	210,311	131,417	78,894
Avoine		166,530				1,400		17,616		185,546	185,546	169,793	15,753
Autres produits de moulin					5	12,564		1,970	5	14,534	14,539		14,539
" " paquage													
" bois						2,270				2,270	2,270		2,270
Minerai, tout autre		6,224	3,054		3,393				6,447	6,224	12,671	7,758	4,913
" de cuivre													
" de fer		791			1,586			63,728	1,586	64,519	66,105		66,105
Pois						150				150	150		150
Pétrole	642	33,821	50		2			42,348	694	76,169	76,863	33,118	43,745
Volaille, gibier et poisson					66				66		66		66
Pommes de terre	15								15		15	15	
Bois à pâte à papier	47,718		117,873		2,394				167,985		167,985	167,985	
Seigle								714		714	714		714
Sable		3,600								3,600	3,600	3,600	

Bois de service, scié.....	....	....	....	3,449	....	26,614	....	7,987	....	38,050	38,050	3,449	34,601
Bardeaux........	....	....	....	250	....	....	....	....	....	250	250	250	....
Bois équarri..............	....	5,060	....	....	....	723	....	13,346	....	19,129	19,129	5,060	14,069
Sucre.....................	4,241	2,902	122	....	11,078	....	....	1,375	15,441	4,277	19,718	7,921	11,797
Sel	30	1,624	13	....	....	....	....	245	43	1,869	1,912	1,692	220
Blé.......................	....	667,557	....	....	....	15,911	....	112,521	....	795,989	795,989	666,589	129,400
Vins, liqueurs et bières....	7,241	1,384	676	....	137	....	....	1,022	8,054	2,406	10,460	9,521	939
Laine.....................	226	....	205	....	....	....	....	....	431	....	431	431	....
Fret, total........	440,946	975,826	137,305	3,699	235,437	180,319	12,034	866,349	825,722	2,026,193	2,851,915	1,553,116	1,298,799

TABLEAU 7 (n° 3) — ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des États-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	20,380	5							20,380	5	20,385	20,385	
Tous autres animaux													
Orge		22,375				2,160		706		25,241	25,241	22,375	2,866
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	145,839	450	540						146,379	450	146,129	146,129	700
Houille anthracite					163,461		12,034		175,495		175,495		175,495
" bitumineuse						2,958		531,243		534,201	534,201		534,201
Coke													
Maïs		2,297				91,254		27,782		121,333	121,333	116	121,217
Viandes préparées		41								41	41		41
Lin		16,374	132						132	16,374	16,506	16,506	
Farine		33,513				9,878		2,416		45,807	45,807	34,743	11,064
Fruits et légumes	35				37				72		72	35	37
Foin													
Peaux et cuir	140								140		140	140	
Effets de ménage		7	93						93	7	100	100	
Fer, gueuse et loupe	13,198	20						1,120	13,198	1,140	14,338	13,218	1,120
" et acier, tout autre	87,593	164	25			300		32,443	87,618	32,907	120,525	87,782	32,743
Bestiaux													
Marchandises	113,468	8,149	14,522		53,278	14,137		4,921	181,268	27,207	208,475	131,287	77,188
Avoine		166,530				1,400		17,616		185,546	185,546	169,793	15,753
Autres produits de moulin					5	12,564		1,970	5	14,534	14,539		14,539
" " paquage													
" bois						2,270				2,270	2,270		2,270
Minerai, tout autre		486	3,054		3,393				6,447	486	6,933	2,020	4,913
" de cuivre													
" de fer					1,586			63,728	1,586	63,728	65,314		65,314
Pois						150				150	150		150
Pétrole	642	33,821	50		2			42,348	694	76,169	76,863	33,118	43,745
Volailles, gibier et poisson					66				66		66		66
Pomme de terre	15								15		15	15	
Bois à pâte à papier			117,873		2,394				120,267		120,267	130,267	

Seigle	....	....	....	....	....	....	....	714	....	714	714	....	714
Sable	....	700	....	....	....	....	....	....	....	700	700	700	....
Bois de service, scié	....	....	....	3,449	....	26,614	....	7,987	....	38,050	38,050	3,449	34,601
Bardeaux	....	....	....	250	....	....	....	....	....	250	250	250	....
Bois équarri	....	5,000	....	....	....	723	....	13,346	....	19,069	19,069	5,000	14,069
Sucre	4,241	2,902	122	....	11,078	....	....	1,375	15,441	4,277	19,718	7,921	11,797
Sel	30	1,624	13	....	....	....	....	245	43	1,869	1,912	1,692	220
Blé	....	665,500	....	....	....	15,911	....	112,521	....	793,932	793,932	664,532	129,400
Vins, liqueurs et bières	7,241	1,384	676	....	137	....	....	1,022	8,054	2,406	10,460	9,521	939
Laine	226	....	205	....	....	....	....	....	431	....	431	431	....
Fret, total	393,048	961,342	137,305	3,699	235,437	180,319	12,034	863,503	777,824	2,008,863	2,786,687	1,491,525	1,295,162

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux													
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.													
Houille, anthracite													
" bitumineuse													
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine													
Fruits et légumes													
Foin													
Peaux et cuir													
Effets de ménage													
Fer, gueuse et loupe		300								300	300	300	
" et acier, tout autre	180	2,508						1,140	180	3,648	3,828	2,688	1,140
Bestiaux													
Marchandises		130						1,706		1,836	1,836	130	1,706
Avoine													
Autres produits de moulin													
" " paquage													
" bois													
Minerai, tout autre		5,738								5,738	5,738	5,738	
" de cuivre													
" de fer		791								791	791		791
Pois													
Pétrole													
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier	47,718								47,718		47,718	47,718	

Seigle													
Sable		2,900								2,900	2,900	2,900	
Bois de service, scié													
Bardeaux													
Bois équarri		60								60	60	60	
Sucre													
Sel													
Blé		2,057								2,057	2,057	2,057	
Vins, liqueurs et bières													
Laine													
Fret, total	47,898	14,484						2,846	47,898	17,330	65,228	61,591	3,637

TABLEAU 7—(n° 5)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	151	12							151	12	163	163	
Tous autres animaux	1,102	6,146			3				1,105	6,146	7,251	7,248	3
Orge	1,212	22,127						218	1,212	22,345	23,557	23,339	218
Sarrasin	7								7		7	7	
Ciment, briques, etc.	76,570	2,126							76,570	2,126	78,696	77,195	1,501
Houille anthracite	10,076	417				431		426,410	10,076	427,258	437,334	8,867	428,467
" bitumineuse	143,781	22,092	2,348					497,760	146,129	519,852	665,981	164,010	501,971
Coke													
Maïs	56	18,470						8,181	56	26,651	26,707	1,270	25,437
Viandes préparées		60			5				5	60	65	19	46
Lin	1,062	15,679	200						1,262	15,679	16,941	16,941	
Farine	3,905	50,136						280	3,905	50,416	54,321	54,041	280
Fruits et légumes	225	5,511			6				231	5,511	5,742	5,736	6
Foin	6,449	6,133		635					6,449	6,768	13,217	13,217	
Peaux et cuir	120	163			2				122	163	285	285	
Effets de ménage	612	928	78		6				696	928	1,624	1,618	6
Fer, gueuse et loupe	6,014	357						120	6,014	477	6,491	5,435	1,056
Fer et acier, tous autres	87,694	10,636	75					22,886	87,769	33,522	121,291	96,899	24,392
Bestiaux	61	541			1				62	541	603	602	1
Marchandises	127,719	36,479	3,970		121	54	196	5,126	132,006	41,659	173,665	168,608	5,057
Avoine	6,988	161,795						7,973	6,988	169,768	176,756	168,780	7,976
Autres produits de moulin	5,280	1 883							5,280	1,883	7,163	7,163	
" " paquage	273	492			1				274	492	766	765	1
" bois	1,772	6,950			48	15			1,820	6,965	8,785	8,722	63
Minerai, tout autre	9,174	398							9,174	398	9,572	4,293	5,279
" de cuivre													
" de fer								12,467		12,467	12,467		12,467
Pois	1	22							1	22	23	23	
Pétrole	4,763	27,218						25,960	4,763	53,178	57,941	30,062	27,879
Volaille, gibier et poisson		36	50		2				52	36	88	86	2
Pommes de terre	209	475			2				211	475	686	684	2
Bois à pâte à papier	27,902		266,223						294,125		294,125	294,125	

Seigle	2	...	...	...	...	...	...	714	2	714	716	2	714
Sable	66,146	113,173	...	...	...	...	...	722	66,146	113,895	180,041	174,207	5,834
Bois de service, scié	51,757	139,509	7,494	47,671	4	...	...	...	59,255	187,180	246,435	245,415	1,020
Bardeaux	...	122	...	...	...	...	...	...	...	122	122	122	...
Bois équarri	177	26,379	...	...	...	...	...	2,737	177	29,116	29,293	27,506	1,787
Sucre	6,364	3,129	...	...	...	...	...	458	6,364	3,587	9,951	9,493	458
Sel	2,038	1,393	...	...	...	...	...	...	2,038	1,393	3,431	3,431	...
Blé	19,104	688,439	...	...	...	...	...	86,188	19,104	774,627	793,731	708,833	84,898
Vins, liqueurs et bières	8,963	1,651	...	...	...	...	...	224	8,963	1,875	10,838	10,614	224
Laine	317	...	...	...	...	...	...	...	317	...	317	317	...
Fret, total	678,046	1,371,077	280,438	48,303	201	500	196	1,098,424	958,881	2,518,307	3,477,188	2,340,143	1,137,045

TABLEAU 7 (n° 6).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux	206	4,186							206	4,186	4,392	4,392	
Orge		20,882						218		21,100	21,100	20,882	218
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	54,783	520							54,783	520	55,303	55,303	
Houille antracite	4,200							416,562	4,200	416,562	420,762	4,200	416,562
" bitumineuse	5,100	792						485,883	5,100	486,675	491,775	5,100	486,675
Coke													
Maïs		1,376						7,341		8,717	8,717	116	8,601
Viandes préparées		41								41	41		41
Lin		15,413	200						200	15,413	15,613	15,613	
Farine	22	37,746						280	22	38,026	38,048	37,768	280
Fruits et légumes	49	5,257							49	5,257	5,306	5,306	
Foin													
Peaux et cuir	120								120		120	120	
Effets de ménage	258	744	78						336	744	1,080	1,080	
Fer—gueuse et loupe	3,499							120	3,499	120	3,619	3,499	120
" et acier, tout autre	76,156	6,408	75					22,886	76,231	29,294	106,525	81,133	24,392
Bestiaux	2	12							2	12	14	14	
Marchandises	110,187	29,225	3,970					4,953	114,157	34,178	148,335	145,419	2,916
Avoine		156,608						7,973		164,581	164,581	156,608	7,973
Autres produits de moulin	5	445							5	445	450	450	
" " de paquage	1	367							1	367	368	368	
Autres bois													
Minerai, tout autre	1,741	175							1,741	175	1,916	1,916	
" de cuivre													
" de fer								12,467		12,467	12,467		12,467
Pois		22								22	22	22	
Pétrole	630	26,911						25,960	630	52,871	53,501	27,541	25,960
Volaille, gibier, poisson			50						50		50	50	
Pommes de terre	95								95		95	95	
Bois à pâte à papier	17,621		266,223						283,844		283,844	283,844	

Seigle								714		714	714		714
Sable													
Bois de service, scié	1,295		7,494						8,789		8,789	8,789	
Bardeaux													
Bois équarri		15,255						2,600		17,855	17,855	16,355	1,500
Sucre	5,343	3,057						458	5,343	3,515	8,858	8,400	458
Sel	72	891							72	891	963	963	
Blé		682,865						86,188		769,053	769,053	684,155	84,898
Vins, liqueurs et bières	7,891	1,515						224	7,891	1,739	9,630	9,406	224
Laine	317								317		317	317	
Total, fret	289,593	1,010,713	278,090					1,074,827	567,683	2,085,540	2,653,223	1,579,224	1,073,999

TABLEAU (nº 7)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	151	12							151	12	163	163	
Tous autres animaux	896	1,960			3				899	1,960	2,859	2,856	3
Orge	1,212	1,245							1,212	1,245	2,457	2,457	
Sarrasin	7								7		7	7	
Ciment, briques, etc	21,787	1,606							21,787	1,606	23,393	21,892	1,501
Houille anthracite	5,876	417				431		9,848	5,876	10,696	16,572	4,667	11,905
" bitumineuse	138,681	21,300	2,348					11,877	141,029	33,177	174,206	158,910	15,296
Coke													
Maïs	56	17,094						840	56	17,934	17,990	1,154	16,836
Viandes préparées		19			5				5	19	24	19	5
Lin	1,062	266							1,062	266	1,328	1,328	
Farine	3,883	12,390							3,883	12,390	16,273	16,273	
Fruits et légumes	176	254			6				182	254	436	430	6
Foin	6,449	6,133		635					6,449	6,768	13,217	13,217	
Peaux et cuir		163			2				2	163	165	165	
Effets de ménage	354	184			6				360	184	544	538	6
Fer, gueuse et loupe	2,515	357							2,515	357	2,872	1,936	936
" et acier, tout autre	11,538	4,228							11,538	4,228	15,766	15,766	
Bestiaux	59	529			1				60	529	589	588	1
Marchandises	17,532	7,254			121	54	196	173	17,849	7,481	25,330	23,189	2,141
Avoines	6,988	5,187							6,988	5,187	12,175	12,172	3
Autres produits de moulin	5,275	1,438							5,275	1,438	6,713	6,713	
" " paquage	272	125			1				273	125	398	397	1
Autres bois	1,772	6,950			48	15			1,820	6,965	8,785	8,722	63
Minerai, tout autre	7,433	223							7,433	223	7,656	2,377	5,279
" de cuivre													
" de fer													
Pois	1								1		1	1	
Pétrole	4,133	307							4,133	307	4,440	2,521	1,919
Volaille, gibier et poisson		36			2				2	36	38	36	2
Pommes de terre	114	475			2				116	475	591	589	2

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

Bois à pâte à papier	10,281	....	....	....	....	....	....	....	10,281	....	10,281	10,281	....
Seigle	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	....
Sable	66,146	113,173	....	....	....	....	....	722	66,146	113,895	180,041	174,207	5,834
Bois de service, scié	50,462	139,509	....	47,671	4	....	....	....	50,446	187,180	237,646	236,626	1,020
Bardeaux	....	122	....	....	....	....	....	....	....	122	111	122	....
Bois équarri	177	11,124	....	....	....	....	....	137	177	11,261	11,438	11,151	287
Sucre	1,021	72	....	....	....	....	....	....	1,021	72	1,093	1,093	....
Sel	1,966	502	....	....	....	....	....	....	1,966	502	2,468	2,468	....
Blé	19,104	5,574	....	....	....	....	....	....	19,104	5,574	24,678	24,678	....
Vins, liqueurs et bières	1,072	136	....	....	....	....	....	....	1,072	136	1,208	1,208	....
Laine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fret, total	388,453	360,364	2,348	48,306	201	500	196	23,597	391,198	432,767	823,965	760,919	63,046

TABLEAU 7, (N° 8).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	105	4							105	4	109	109	
Tous autres animaux													
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	314	18	60					1,726	374	1,744	2,118	392	1,726
Houille anthracite	3							119,925	3	119,925	119,928	3	119,925
" bitumineuse								377		377	377	10	367
Coke													
Maïs	24	4							24	4	28	28	
Viandes préparées	3	3							3	3	6	6	
Lin													
Farine	1,092								1,092		1,092	1,092	
Fruits et légumes	464	1,927							464	1,927	2,391	2,391	
Foin	635	5,241	9,059						9,694	5,241	14,935	14,935	
Peaux et cuir		9								9	9	9	
Effets de ménage	85	48							85	48	133	133	
Fer, gueuse et loupe	147							329	147	329	476	147	329
Fer et acier, tout autre	456	31						1,068	456	1,099	1,555	487	1,068
Bestiaux	3	214							3	214	217	217	
Marchandises	1,118	744						4,378	1,118	5,122	6,240	1,863	4,377
Avoine	21	541							21	541	562	562	
Autres produits de moulin	343	68							343	68	411	411	
" paquage	95								95		95	95	
Autres bois	10	325							10	325	335	335	
Minerai, tout autre		79	374					17,341	374	17,420	17,794	503	17,291
" de cuivre								23,359		23,359	23,359		23,359
" de fer													
Pois													
Pétrole	152								152		152	152	
Volaille, gibier et poisson	3	7							3	7	10	10	
Pommes de terre	51	17							51	17	68	68	
Bois à pâte à papier			258,268						258,268		258,268	258,268	

Seigle													
Sable													
Bois de service, scié		10	164,563					289	164,563	299	164,862	164,573	289
Bardeaux	34								34		34	34	
Bois équarri								1,814		1,814	1,814		1,814
Sucre	545	72						168	545	240	785	617	168
Sel													
Blé	214	15							204	15	219	219	
Vins, liqueurs et bières	32								32		32	32	
Laine		1								1	1	1	
Fret total	5,939	9,378	432,224					170,774	438,263	180,152	618,415	447,702	170,713

TABLEAU 7 (N° 9) — ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation de 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	9								9		9	9	
Tous autres animaux	19	4							19	4	23	23	
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	666	474							666	474	1,140	1,140	
Houille anthracite	263	10						300	263	310	573	273	300
" bitumineuse	304	34,666							304	34,666	34,970	34,970	
Coke		10								10	10	10	
Maïs	40								40		40	40	
Viandes préparées	17	4							17	4	21	21	
Lin													
Farine	1,547	27							1,547	27	1,574	1,574	
Fruits et légumes	1,431	18							1,431	18	1,449	1,449	
Foin	1,527	17							1,527	17	1,544	1,544	
Peaux et cuir													
Effets de ménage	50	6							50	6	56	56	
Fer, gueuse et loupe	49	30							49	30	79	79	
Fer et acier tout autre	207	39							207	39	246	246	
Bestiaux	23	1							23	1	24	24	
Marchandises	2,823	608							2,823	608	3,431	3,431	
Avoine	2,997	7							2,997	7	3,004	3,004	
Autres produits de moulin	987	96							987	96	1,083	1,083	
" " de paquage	455	14							455	14	469	469	
" bois	1,092	127							1,092	127	1,219	1,219	
Minerai, tout autre	11	2,078							11	2,078	2,089	2,089	
" de cuivre													
" de fer													
Pois	1								1		1	1	
Pétrole	862	59							862	59	921	921	
Volaille, gibier et poisson	305	2,154							305	2,154	2,459	2,459	
Pommes de terre	6,712	20							6,712	20	6,732	6,732	
Bois à pâte à papier													

Seigle													
Bois de service, scié	9,104	420							9,104	420	9,524	9,524	
Bardeaux	417	1							417	1	418	418	
Bois équarri													
Sucre													
Sel	1,479	42							1,479	42	1,521	1,521	
Blé													
Vins, liqueurs et bières	178	2							178	2	180	180	
Laine													
Total, fret	33,575	40,934						300	33,575	41,234	74,809	74,509	300

TABLEAU 7, (N° 10)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1912.

ARTICLES.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux	15	22							15	22	37	37	
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	91,728								91,728		91,728	91,728	
Houille anthracite	467						866		1,333		1,333	150	1,183
" bitumineuse		600						1,306	1	1,906	1,906	600	1,306
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine													
Fruits et légumes	112	292							112	292	404	404	
Foin	34								34		34	34	
Peaux et cuir													
Effets de ménage	5	13						5	5	18	23	5	18
Fer, gueuse et loupe													
" et acier, tout autre	7	6							7	6	13	11	2
Bestiaux													
Marchandises	5,592	4,051						20	5,592	4,071	9,663	9,634	29
Avoine													
Autres produits de moulin		10								10	10		10
" " de paquage													
" bois			300						300		300	300	
Minerai, tout autre													
" cuivre													
" fer													
Pois													
Pétrole	39	35							39	35	74	61	13
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier													
Seigle													
Bois de service, scié	6								6		6	6	

Sable, etc.	64,140								64,140		64,140	64,140	
Bardeaux													
Bois équarri		400								400	400	400	
Sucre	10								10		10	10	
Sel													
Blé													
Vins, liqueurs et bières													
Laine													
Fret total	162,155	5,429	300	....	....	....	866	1,331	163,321	6,760	170,081	167,520	2,561

TABLEAU 7 N° 11—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation de 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	136	12							136	12	148	148	
Tous autres animaux	87	1,860							87	1,860	1,947	1,947	
Orge													
Sarrasin	4								4		4	4	
Ciment, briques, etc	3,165	166							2,165	166	2,331	2,331	
Houille anthracite							1,801		1,801		1,801		1,801
" bitumineuse	29,968						1,036		31,004		31,004	29,968	1,036
Coke													
Maïs	32								32		32	32	
Viandes préparées	1	10							1	10	11	11	
Lin													
Farine	363	22							363	22	385	385	
Fruits et légumes	134	186							134	186	320	320	
Foin		2,580		568						3,148	3,148		
Peaux et cuir													
Effets de ménage	264	77							264	77	341	341	
Fer, gueuse et loupe	1,054	11							1,054	11	1,065	1,065	
" et acier, tout autre	1,247	10							1,247	10	1,257	1,257	
Bestiaux	41	499							41	499	540	540	
Marchandises	7,346	3,294					898		8,244	3,294	11,538	10,640	898
Avoine	61	5							61	5	66	66	
Autres produits de moulin	232	529							232	529	761	761	
" " paquage	262	83							262	83	345	345	
" bois	4	18,779							4	18,779	18,783	18,783	
Minerai, tout autre	5,100								5,100		5,100		5,100
" de cuivre													
" de fer													
Pois	2								2		2	2	
Pétrole	616	138							616	138	754	754	
Volaille, gibier et poisson		37								37	37	37	
Pommes de terre	27	439							27	439	466	466	
Bois à pâte à papier													
Seigle													
Sable		98,729								98,729	98,729	98,729	

Bois de service, scié	367	154,409	...	51,318	...	...	...	...	367	205,727	206,094	206,094	...
Bardeaux	...	120	...	...	...	...	...	...	...	120	120	120	...
Bois équarri	3	1,600	...	...	...	...	...	...	3	1,600	1,603	1,603	...
Sucre	1,111	28	...	...	...	...	...	...	1,111	28	1,139	1,139	...
Sel	1,465	6	...	...	...	...	...	...	1,465	6	1,471	1,471	...
Blé	94	...	...	...	...	...	...	...	94	...	94	94	...
Vins, liqueurs et bières	906	8	...	...	...	...	...	...	906	8	914	914	...
Laine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fret total	53,092	283,637	...	51,886	...	...	3,735	...	56,827	335,523	392,350	383,515	8,835

TABLEAU 7, (N° 12.)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau pendant la saison de navigation de 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	524	352							524	352	876	876	
Tous autres animaux	411	1,706							411	1,706	2,117	2,117	
Orge	2	28							2	28	30	30	
Sarrasin	4	1							4	1	5	5	
Ciment, briques, etc	1,336	295							1,336	295	1,631	1,631	
Houille anthracite	681	82						6,762	681	6,844	7,525	65	7,460
" bitumineuse	1,197	299						5,645	1,197	5,944	7,141	1,431	5,710
Coke		2								2	2	2	
Maïs	9	69							9	69	78	78	
Viandes préparées	97	104							97	104	201	201	
Lin													
Farine	171	300							171	300	471	471	
Fruits et légumes	171	173							171	173	344	344	
Foin	1,072								1,072		1,072	1,072	
Peaux et cuir	22	15							22	15	37	37	
Effets de ménage	335	205							335	205	540	540	
Fer, gueuse et loupe	766	137							766	137	903	903	
" et acier, tout autre	827	156							827	156	983	983	
Bestiaux	11	9							11	9	20	20	
Marchandises	6,941	2,448							6,941	2,448	9,389	9,389	
Avoine	68	456							68	456	524	524	
Autres produits de moulin	311	332							311	332	643	643	
" " de paquage	452	276							452	276	728	728	
" bois	2,621	845							2,621	845	3,466	3,466	
Minerai, tout autre	1,480	805		170					1,480	975	2,455	2,455	
" de cuivre													
" de fer	2	4							2	4	6	6	
Pois	1	6							1	6	7	7	
Pétrole	585	376							585	376	961	961	
Volaille, gibier et poisson	27	7							27	7	34	34	
Pommes de terre	53	32							53	32	85	85	
Bois à pâte à papier	45	1,224							45	1,224	1,269	1,269	
Seigle	1								1		1	1	
Sable	49,735	38,667							49,735	38,667	88,402	88,402	

Bois de service, scié	5,439	18,077	...	...	...	...	...	...	5,439	18,077	23,516	23,516	...
Bardeaux	180	12	...	...	...	...	...	...	180	12	192	192	...
Bois équarri	9	190	...	...	...	...	...	...	9	190	199	199	...
Sucre	405	175	...	...	...	...	...	...	405	175	580	580	...
Sel	1,575	232	...	...	...	...	...	...	1,575	232	1,807	1,807	...
Blé	25	710	...	...	...	...	...	...	25	710	735	735	...
Vins, liqueurs et bières	973	171	...	...	...	...	...	...	973	171	1,144	1,144	...
Laine	6	8	...	...	...	...	...	...	6	8	14	14	...
Total, fret	78,570	68,986	...	170	...	...	...	12,407	78,570	81,563	160,133	146,963	13,170

TABLEAU 7 (N° 13).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation en 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports au Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	20	21							20	21	41	41	
Tous autres animaux	33	59							33	59	92	92	
Orge	4								4		4	4	
Sarrasin	1	236							1	236	237	237	
Ciment, briques, etc	494	1,118							494	1,118	1,612	1,612	
Houille anthracite	109	29							109	29	138	138	
" bitumineuse	142	30							142	30	172	172	
Coke													
Maïs													
Viandes préparées	1								1		1	1	
Lin													
Farine	64	35							64	35	99	99	
Fruits et légumes	14								14		14	14	
Foin	161								161		161	161	
Peaux et cuir	2								2		2	2	
Effets de ménage	46	82							46	82	128	128	
Fer, gueuse et loupe	4	62							4	62	66	66	
" et acier, tout autre	6								6		6	6	
Bestiaux	224	42							224	42	266	266	
Marchandises	946	557							946	557	1,503	1,503	
Avoine	131								131		131	131	
Autres produits de moulin	53	126							53	126	179	179	
" " de paquage													
" bois	20,550	21,143							20,550	21,143	41,693	41,693	
Minerai, tout autre	164	2,499							164	2,499	2,663	2,663	
" de cuivre													
" de fer		5								5	5	5	
Pois	45								45		45	45	
Pétrole	48	3							48	3	51	51	
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre	111	2							111	2	113	113	
Bois à pâte à papier	1,731	19,584							1,731	19,584	21,315	21,315	
Seigle	1								1		1	1	
Sable	349								349		349	349	

Bois de service, scié	982	1,748	...	...	...	...	...	...	982	1,748	2,730	2,730	...
Bardeaux	54	91	...	...	...	...	...	...	54	91	145	145	...
Bois équarri	1,039	567	...	...	...	...	...	...	1,039	567	1,606	1,606	...
Sucre	24	5	...	...	...	...	...	...	24	5	29	29	...
Sel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Blé	1,530	...	...	...	...	...	...	...	1,530	...	1,530	1,530	...
Vins, liqueurs et bières	18	5	...	...	...	...	...	...	18	5	23	23	...
Laine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fret total	29,101	48,049	...	...	...	...	...	...	29,101	48,049	77,150	77,150	...

TABLEAU 7 (N° 14).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de Saint-André, pendant la saison de navigation en 1912.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires		5								5	5	5	
Tous autre animaux													
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.													
Houille anthracite	410	156							410	156	566	566	
" bitumineuse													
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine		16								16	16	16	
Fruit et légumes													
Foin		5								5	5	5	
Peaux et cuir													
Effets de ménage		12								12	12	12	
Fer, gneuse et loupe													
Fer et acier, tout autre		2								2	2	2	
Bestiaux													
Marchandises		41								41	41	41	
Avoine		5								5	5	5	
Autres produits de moulin													
" " de paquage													
" bois	5,154								5,154		5,154	5,154	
Minerai, tout autre													
" de cuivre													
" de fer													
Pois													
Pétrole													
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre	11								11		11	11	
Bois à pâte à papier		6,822								6,822	,822	6,822	

Seigle													
Sable	80,733								80,733		80,733	80,733	
Bois de service, scié	1,736	441							1,736	441	2,177	2,177	
Bardeaux													
Bois équarri													
Sucre													
Sel													
Blé													
Vins, liqueurs et bières													
Laine													
Fret total	88,044	7,505							88,044	7,505	95,549	95,549	

TABLEAU 8.—ETAT indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes

CANAL DU SAULT

CANADIENS.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 5,142 tonneaux..	1	5,142	1	5,000 à —— tonneaux..	....	... .
2	4,000 " 5,000 "	2	8,900	2	4,000 " 5,000 "	....	....
3	3,000 " 4,000 "	2	6,800	3	3,000 " 4,000 "	....	....
4	2,000 " 3,000 "	10	23,900	4	2,000 " 3,000 "	....	....
5	1,000 " 2,000 "	70	90,000	5	1,000 " 2,000 "	....	....
6	Moins de 1,000............	52	13,550	6	Moins de 1,000.......	20	3,305
	Total..	137	148,292		Total	20	3,305

CANAL

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,667 tonneaux.....	86	89,525	1	250 à 1,239 tonneaux....	23	15,125
2	200 " 249 "	3	625	2	200 " 249 "	2	400
3	150 " 199 "	2	325	3	150 " 199 "	1	150
4	100 " 149 "	6	675	4	100 " 149 "	6	600
5	50 " 99 "	4	330	5	50 " 99 "	4	310
6	Moins de 50 "	24	555	6	Moins de 50 "	3	30
	Total..	125	92,035		Total..	39	16,615

CANAUX

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,597 tonneaux.....	102	92,390	1	250 à 1,297 tonneaux.....	93	44,610
2	200 " 249 "	5	1,050	2	200 " 249 "	16	3,300
3	150 " 199 "	7	1,150	3	150 " 199 "	45	7,740
4	100 " 149 "	13	1,880	4	100 " 149 "	70	8,150
5	50 " 99 "	37	2,590	5	50 " 99 "	50	3,630
6	Moins de 50 "	71	1,415	6	Moins de 50 "	10	325
	Total..	235	100,475		Total..	284	67,755

CANAUX RIDEAU, OTTAWA

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 371 tonneaux......	5	1,520	1	250 à 370 tonneaux......	4	1,200
2	200 " 249 "	1	220	2	200 " 249 "	8	1,660
3	150 " 199 "	8	1,360	3	150 " 199 "	37	6,080
4	100 " 149 "	8	900	4	100 " 149 "	35	4,230
5	50 " 99 "	14	975	5	50 " 99 "	18	1,310
6	Moins de 50 "	55	820	6	Moins de 50 "	17	295
	Total..	91	5,795		Total..	119	14,775

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

passés par les canaux suivants pendant la saison de navigation de 1912.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAINS.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 6,498 tonneaux	70	384,498	1	5,000 à —— tonneaux	....	....
2	4,000 " 5,000 "	89	406,400	2	4,000 " 5,000 "	....	....
3	3,000 " 4,000 "	132	453,600	3	3,000 " 4,000 "	2	7,000
4	2,000 " 3,000 "	37	98,400	4	2,000 " 3,000 "	....	....
5	1,000 " 2,000 "	44	71,100	5	1,000 " 2,000 "	....	....
6	Moins de 1,000 "	24	7,890	6	Moins de 1,000 "	8	3,450
	Total..	396	1,421,888		Total..................	10	10,450

WELLAND.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 2,053 tonneaux......	70	73,550	1	250 à 2,052 tonneaux......	9	7,875
2	200 " 249 "	2	400	2	200 " 249 "	3	600
3	150 " 199 "	5	850	3	150 " 199 "	2	300
4	100 " 149 "	3	325	4	100 " 149 "	2	225
5	50 " 99 "	14	940	5	50 " 99 "	2	110
6	Moins de 50 "	6	700	6	Moins de 50 "	3	75
	Total..	100	76,765		Total..	21	9,185

DU SAINT-LAURENT.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,919 tonneaux	38	37,800	1	250 à 756 tonneaux........	8	3,761
2	200 " 249 "	1	240	2	200 " 249 "	1	260
3	150 " 199 "	2	310	3	150 " 199 "	1	160
4	100 " 149 "	2	210	4	100 " 149 "	122	12,790
5	50 " 99 "	12	830	5	50 " 99 "	41	4,095
6	Moins de 50 "	18	215	6	Moins de 50 "	....	....
	Total..	73	39,605		Total..	173	21,021

ET CHAMBLY.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à ——tonneaux.	...	....	1	250 à ——tonneaux.	....	....
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	....	....
3	150 " 199 "	....	....	3	150 " 199 "	10	1,680
4	100 " 149 "	....	....	4	100 " 149 "	170	18,710
5	50 " 99 "	....	....	5	50 " 99 "	429	40,380
6	Moins de 50 "	1	15	6	Moins de 50 "	....	....
	Total..	1	15		Total..	609	60,770

ANNEXE

CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.)

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	11¼
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	1¼
Fleuve Saint-Laurent	9½
5. Canal du Rapide Plat	3⅝
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	574
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	1¼
Du lac Supérieur à Port-Arthur	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
Chicago	1,240

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles anglais. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles anglais. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243 milles.

Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement dans le lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal a été réglée, mais ce n'est qu'en 1844 que les travaux de dragage ont commencé. Cette année-là on a commencé à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet a été abandonné en 1847. En 1851 on a commencé le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'étiage sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent à présent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, a pris à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont exempts de péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :—Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" " terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" " terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" " terminé en	1901
Longueur du canal	8½ milles anglais.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du nouveau canal	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds sur 45 pieds, sont encore utilisables à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 1,006 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles anglais.
Nombre des écluses d'ascension	4
" " de prise d'eau	1
Dimension des écluses	280 pieds sur 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles anglais.
Nombre des écluses	6
Dimension des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au plafond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds aussi utiles, ont 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1897
Agrandissement terminé en	1900
Longueur du canal	1½ mille.
Nombre des écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au plafond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. A la descente, les navires peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1897
Longueur du canal	3⅔ milles.
Nombre des écluses	2
Dimension des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
" du canal à la surface	152

On peut aussi se servir de la vieille écluse, de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides à la remonte. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé en	1844
Ouvert en	1846
Agrandissement commencé en	1888
" terminé en	1903
Longueur du canal	7¾ milles.
Nombre des écluses	3
Dimension des écluses. { dont une est une écluse de prise d'eau. }	800 sur 50 pieds. 270 " 45 " 303 " 45 "
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en	1882
" terminée en	1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅙ milles.
Largeur au plafond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	124
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses. d'ascension	26	25
Nombre d'écluses. de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 26 pds 6 pcs.	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "
Construction commencée à 8 pieds	1824	
" terminée en	1833	
Agrandissement commencé à 14 pieds en	1872	
" terminé en	1887	

EMBRANCHEMENTS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par voie de l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre des écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 x $26\frac{1}{2}$ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x $26\frac{1}{2}$ pieds. 1 de 300 x { 45 pieds. / 25 " }
Ascension totale par les écluses	10 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

EMBRANCHEMENT DE PORT-WELLAND.

Longueur du canal	$1\frac{3}{4}$ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes, de canaux en service, l'ancienne ligne et la nouvelle ligne agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 274 milles, et jusqu'à Duluth de 397 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en		1888
Ouvert au trafic en		1895
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	7,742 pieds.	
Nombre des écluses	1	
Dimensions des écluses	900 x 60 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau connu de l'eau)	18 pieds et 3 pouces.	
Ascension totale	18 "	
Largeur du canal au plafond	141 " 8 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "	

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la section navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la cité d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

CANAUX DE L'OTTAWA.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales à partir de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en	1814	
" terminée en	1816	
Reconstruction en bois	1833	
" en maçonnerie	1843	
	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille	⅛ mille.
Nombre des écluses	1	1
Dimension des écluses	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 pieds.	9 pieds.

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	¾ mille.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre des écluses	5 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de descente.
Eclusement total. 457½ pds { 292¼ d'ascension et 165¼ de chute. }	à l'étiage.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	4½ "
Largeur du canal au plafond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

EMBRANCHEMENT DE PERTH.

Construction commencée en	1883.
" terminée en	1892.
Longueur du canal	7 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Ascension totale par les écluses	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au plafond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 " dans le roc. 60 " " l'argile.

L'embranchement de Perth du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le bief de partage de la ligne se trouve en amont du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point de partage, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir :—

1. Le bief de partage est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas. Ce dernier se déverse par l'issue de Round-Tail, et forme la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel, à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances inter-médiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en	1844
" terminée en	1849
Longueur	⅛ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'étiage.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 " "
" " " l'ouest	690 " "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en	1831	
" terminée en	1843	
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau nº 1 à Saint-Jean	122 pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension nº 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal à plafond	36 "	
" " à la surface de l'eau	60 "	

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme " Canal de la Trent " s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, a été différée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de

l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 174 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles	—	9
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing	$19\frac{1}{2}$	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely	—	$14\frac{1}{2}$
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'	$51\frac{3}{4}$	—
De Peterboro' à Lakefield	—	$9\frac{1}{2}$
De Lakefield à un point au delà du lac du Baume	61	—
	$132\frac{1}{4}$	33
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume		$165\frac{1}{4}$
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à $48\frac{3}{4}$ milles de Lakefield, le bras traverse la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog		27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et à Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à $15\frac{3}{4}$ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tie s de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4″ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	" "
1	"	Bobcaygeon	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″	" "
1	"	Buckhorn	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	Pointe Young	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″	" "
1	"	Peterboro'	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	" "
1	"	Hastings	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholms	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
13				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée en.......... 1854
Construction terminée en.......... 1869
Agrandissement commencé en.......... 1875
" terminé en.......... 1881
Longueur du canal..........Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau..50 pieds.
Ecluse ....Une écluse de marée, 4 portes doubles
Dimensions..........200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........18 pieds à l'étiage.
Profondeur d'eau dans le canal..........19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée
dans la baie Saint-Pierre..........4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée en.......... 1842
" terminée en.......... 1845
Longueur du canal..........12 milles anglais.
Nombre des écluses..........9
Dimensions des écluses..........200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..........82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........9
Largeur du canal au plafond..........80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Un réseau de trois canaux a précédé le canal de Beauharnois. Ce sont

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée en.......... 1779
" terminée en.......... 1780

CANAL DE LA ROCHE FENDUE.

Construction commencée en.......... 1779
" terminée en.......... 1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée en.......... 1782
" terminée en.......... 1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814, on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient :

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction	commencée en	1825
"	terminée en	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction	commencée en	1826
"	terminée en	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de 7½ pieds.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1912

(Traduit de l'anglais)

(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

A. W. CAMPBELL

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

[N° 20b—1913.]

AU FELD-MARÉCHAL SON ALTESSE ROYALE LE PRINCE ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, Duc de Connaught et de Strathcarn, Earl de Sussex (en la Pairie du Royaume-Uni), Prince du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe Cobourg et Gotha Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de St-André; Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté; Grand Maître de l'Ordre très honorable du Bain; Chevalier Grande Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde; Chevalier Grand'Choix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire des Indes; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal Victoria; Aide-de-Camp particulier de Sa Majesté, le Roi; Gouverneur-général et Généralissime du Canada.

PLAISE A VOTRE ALTESSE ROYALE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1912.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1912.

Ceci est le cinquième rapport compilé d'après la série d'articles qui a été mise en vigueur le premier juillet 1906.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 15 novembre 1912.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1912.

Les faits de statistiques de tableaux joints ci-dessous accusent une année de croissance constante et satisfaisante dans le développement des chemins de fer pour tout le pays.

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Le parcours total des chemins de fer dont il est fait rapport pour l'année est de 26,727 milles, ce qui représente une augmentation de 1,330·37 milles. Un peu plus de 83 pour 100 de cette augmentation de 1,330·37 se sont produits dans les quatre provinces de l'ouest.

Le 30 juin dernier, il y avait environ 1,622·50 milles de chemin de fer de plus en opération réelle dans le pays, principalement reliés au Grand-Tronc-Pacifique mais on les a officiellement considérés comme étant encore en construction.

Relativement au parcours de voie fermée en construction par tout le Dominion il a été constaté que les faits le 30 juin dernier, étaient comme suit:

Province.	Ligne établie.	A l'entreprise.	Achevés.	En opération.	Total.
Alberta	700 00	795 65	717 95	400·80	2,614 40
Saskatchewan	....	....	376 80	415 10	791 90
Manitoba	....	136 42	49·19	285 12	470 73
Colombie-Britannique	553 50	581 60	....	164 00	1,299 10
Ontario	11 00	1,372 75	115 44	357 48	1,856 67
Québec	210 00	913 06	222 40	....	1,345 46
Nouveau-Brunswick	....	191 28	256 26	....	447 54
Total	1,474 50	3,990 76	1,738 04	1,622 50	8,825 80

On n'a pas fait d'effort spécial pour constater le parcours des lignes projetées ni des lignes dont l'établissement a été réellement fait. Si l'on eut fait cela, le total aurait dépassé de beaucoup 10,000 milles. Les chiffres donnés dans le tableau précédent au sujet du parcours des lignes établies se rapportent à des lignes pour la construction desquelles on était sur le point de demander des soumissions.

On trouvera vers la fin de ces remarques préliminaires les faits relatifs au parcours des chemins de fer électriques dans tout le Dominion.

Le relevé du parcours des chemins de fer depuis 1835 est comme suit:—

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles. en opération.
1835	0	1874	4,331
1836	16	1875	4,804
1837	16	1876	5,218
1838	16	1877	5,782
1839	16	1878	6,226
1840	16	1879	6,858
1841	16	1880	7·194
1842	16	1881	7·331
1843	16	1882	8,697
1844	16	1883	9,577
1845	16	1884	10,273
1846	16	1885	10,773
1847	54	1886	11,793
1848	54	1887	12,184
1849	54	1888	12,163
1850	66	1889	12,628
1851	159	1890	13,151
1852	205	1891	13,838
1853	506	1892	14,564
1854	764	1893	15,005
1855	877	1894	15,627
1856	1,414	1895	15,977
1857	1,444	1896	16,270
1858	1,863	1897	16,550
1859	1,994	1898	16,870
1860	2,065	1899	17,250
1861	2,146	1900	17,657
1862	2,189	1901	18,140
1863	2,189	1902	18,714
1864	2,189	1903	18,988
1865	2,240	1904	19,431
1866	2,278	1905	20,487
1867	2,278	1906	21,353
1868	2,270	1907	22,452
1869	2,524	1908	22,966
1870	2,617	1909	24,104
1871	2,695	1910	24,731
1872	2,899	1911	25,400
1873	3,832	1912	26,727

La répartition du nombre de milles de chemin de fer par province en 1912 a été comme suit:—

Province.	Milles.	Augmentation.
Ontario	8,545 56	223 84
Québec	3,882 61	·96
Manitoba	3,520 42	54·24
Saskatchewan	3,753 85	633·13
Alberta	1,896 64	402·40
Colombie-Anglaise	1,854 53	12·64
Nouveau-Brunswick	1,545 10	....
Nouvelle-Ecosse	1,357 48	3·66
Ile du Prince-Edouard	269,33	....
Territoire du Yukon	101 71	....
Total	26,727 23	1,330 87

Une déduction de 3·50 milles a été faite en ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick afin de corriger une erreur qui s'était produite dans les rapports de l'année précédente, laissant une augmentation nette de 1,327·37.

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par provinces, durant les cinq dernières années, est comme suit:—

Province.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322	8,546
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883
Manitoba	3*074	3,111	3,205	3,221	3,466	3,520
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357
Ile-du-Prince-Edouard	267	267	269	269	269	269
Yukon	91	91	91	91	102	102

L'augmentation des voies doubles durant l'année a été de 142·53 milles, ce qui donne 86 milles de plus que l'augmentation de 1911. Le total des doubles-voies a été porté à 1,752·49 milles.

Les voies de garage et les voies d'évitement accusent une augmentation de 599·39 milles, ce qui porte le total à 6,148·92.

En ce qui concerne les voies doubles, les voies de garage et d'évitement depuis six ans les faits sont comme suit:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Voies doubles	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752
Voies de garage et d'évitement	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149

En combinant les voies simples, les voies doubles, les voies de garage et les voies d'évitement, le résultat obtenu depuis 1907 est celui qui suit:—

Année.	Milles.	Augmentation.
1907	27,967	....
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070

Ces augmentations ont une portée directe sur l'ensemble des facilités de transport, et sous ce rapport elles ne le cèdent en rien au parcours de la ligne-mère, en fait d'importance. Comme on le verra, la proportion a augmenté constamment depuis 1907.

Les tableaux Nos 1, 2 et 3 offrent des renseignements détaillés, par province, sous le rapport du nombre de milles de parcours.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Durant l'année 1911, $21,251,664 ont été ajoutés au passif en capital des chemins de fer du Canada, et $38,996,661 ont été ajoutés à la dette consolidée ce qui fait un total de $60,248,325. Cette augmentation sur 1911 a porté la totalité du passif en capital au chiffre de $1,588,937,526.

La comparaison du passif en capital de 1911 avec celui de 1912 donne le résultat qui suit:—

Capital.	1911.	1912.	Augmentation.
	$	$	$
Actions	749,207,687	770,459,351	21,251 664
Dette consolidée	779,481,514	818,478,175	38,996,661
Total	1,528,689,201	1,588,937,526	60,248,325

On remarquera qu'avec le double parcours d'exploitation ajouté en 1912, le montant du passif n'a été que d'un peu plus la moitié de l'augmentation de 1911. Ceci s'explique par (1) les conditions du marché et (2) par l'émission d'actions et d'obligations avant l'achèvement du parcours de la ligne. En d'autres termes, l'obligation est contractée avant que le parcours par mille puisse être officiellement constaté.

La dette consolidée de 1910, de 1911 et de 1912 a été répartie sous les rubriques qui suivent:

Dette consolidée.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$
Obligations	696,677,305	732,693,760	772,532,108
Obligations diverses	8,365,077	13,079,015	12,608,718
Obligations de revenu	5,036,546	20,036,546	17,119,466
Obligations de Cie de trust pour matériaux de ch. de fer	12,661,372	13,672,193	16,217 883
Total	722,740,300	779,481,514	818,478,175

Si l'on divise le passif total du capital, de $1,588,937,526, tel que donné ci-dessus par les 26,727 milles de ligne exploitée telle qu'indiquée sur une page précédente, le résultat serait de $59,454 par mille de voie ferrée. Pareil calcul serait cependant de nature à induire en erreur. Ni le diviseur ni le dividende ne sont exacts. Le parcours, par exemple, comprend les lignes possédées et exploitées par le gouvernement, lesquelles ne sont sujettes à aucun passif. D'un autre côté, les chiffres du capital comprennent le passif de lignes non-achevées, telles que le Grand-Tronc-Pacifique, qui ne figurent pas dans la colonne du parcours. Les déductions sous ce chef s'élèvent à $134,321,020. Puis il y a beaucoup de double-emploi. Il n'a pas été praticable de s'assurer quel en était le montant exact, créé surtout par l'émission d'actions et d'obligations pour l'achat ou la direction des petites lignes par les grandes, mais on sait qu'il atteint au moins $210,000,000. Si nous additionnons ces deux montants et si nous en soustrayons le total de $1,588,937,526 déjà mentionné, la balance est de $1,244,616,506. Pour les fins immédiates de la statistique cela pourrait être considéré comme le véritable passif sur le capital des chemins de fer canadiens.

L'élimination des lignes appartenant à l'Etat et des autres lignes qui ne devraient pas figurer dans la colonne du parcours, réduit le total à 24,485. En se servant de ces facteurs on constatera que le passif du capital des chemins de fer en Canada, s'élève à $50,832 par mille. C'est là un chiffre relativement peu élevé.

Le parcours, le coût du capital et le coût par mille des lignes possédées et exploitées par l'Etat sont donnés dans le tableau suivant:—

Lignes du gouvernement.	Milles de voie.	Coût du capital.	Coût par mille.
		$	$
Intercolonial	1,463	94,746,391	64,761
Ile-du-Prince-Edouard	269	8,687,727	32,296
Témiskaming et Ontario-Nord	302	17,665,500	58,495
New-Brunswick C. & R.	58	1,936,600	33,398

Ci-suit un tableau qui indique les faits relativement au passif en capital des chemins de fer du Canada depuis 1876:—

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1876	180,955,657	76,079,531	257,035,188
1877	182,578,994	79,676,382	262,255,376
1878	191,331,767	83,710,938	275,042,705
1879	192,674,553	81,151,628	273,826,181
1880	189,956,177	80,661,316	270,617,493
1881	199,527,981	84,891,313	284,419,293
1882	216,468,465	92,487,932	306,956,397
1883	269,092,615	102,134,295	371,226,910
1884	285,077,822	109,310,963	394,388,785
1885	312,183,162	141,370,963	453,553,125
1886	317,141,948	169,359,306	486,501,254
1887	324,128,738	194,801,553	518,930,291
1888	327,493,882	228,617,728	556,111,610
1889	332,559,672	261,675,226	584,234,898
1890	338,177,386	266,885,707	605,063,093
1891	339,769,786	292,291,654	632,061,440
1892	344,400,282	305,120,200	649,520,482
1893	371,877,287	307,225,888	679,103,175
1894	361,760,508	327,003,803	688,764,311
1895	361,449,590	330,785,546	692,235,136
1896	361,075,340	336,137,601	697,212,941
1897	367,611,048	348,834,086	716,445,134
1898	378,151,790	354,946,865	733,098,655
1899	391,300,360	362,053,495	753,353,855
1900	410,326,095	373,716,704	784,042,799
1901	424,414,314	391,696,523	816,110,837
1902	460,401,863	404,806,847	865,208,710
1903	483,770,312	424,100,762	907,871,074
1904	492,752,530	449,114,035	941,866,565
1905	526,353,951	465,543,967	991,897,918
1906	561,655,395	504,226,234	1,065,881,629
1907	588,563,591	583,369,217	1,171,937,808
1908	607,891,349	631,869,664	1,239,761,013
1909	647,534,647	660,946,769	1,308,481,416
1910	687,557,387	722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687	779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351	818,478,175	1,588,937,526

Les rapports entre les dividendes et les recettes nettes au capital-actions depuis six ans sont indiqués dans les tableaux qui suivent:—

Année.	Dividendes servis.	Capital-actions.	Pour cent.
	$	$	
1907	12,760,435	588,568,591	2·17
1908	12,955,243	607,891,349	2·11
1909	19,230,126	647,534,647	2·97
1910	21,747,914	687,557,387	3·16
1911	30,577,740	749,207,687	4·08
1912	31,164,791	770,459,351	4·04

	Recettes nettes.	Capital-actions.	Pour cent.
	$	$	
1907	42,989,537	588,568,591	7·30
1908	39,614,171	607,891,349	6·51
1909	40,456,252	647,534,647	6·24
1910	53,550,777	687,557,387	7,78
1911	57,698,709	749,207,687	7·70
1912	68,677,213	770,459,351	8·91

Sur les paiements de dividendes ci-dessus mentionnés $18,487,000 ont été payés sur les actions ordinaires et $12,677,791.31 sur les actions privilégiées.

Des renseignements détaillés relativement au passif en capital de chaque corporation de chemin de fer se trouvent au tableau 4.

AIDE AUX CHEMINS DE FER.

Durant l'année $5,892,818.34 ont été donnés en argent comme aide aux chemins de fer. Cette somme comprend $4,994,416.34 payé au Grand-Tronc Pacifique en vertu de la clause relative au matériel contenue dans la convention conclue entre le gouvernement fédéral et cette compagnie. Cette clause décrète que le gouvernement paiera la différence entre le montant réalisé par certaines obligations et leur valeur au pair. Ceci n'est pas précisément une subvention, mais il ne saurait y avoir le moindre doute quant à l'opportunité de classer ce paiement comme aide aux chemins de fer. Le montant total d'aide en argent durant l'année provenait des sources suivantes:—

Du Dominion	$	5,858,163 34
Des provinces		26,155 00
Des municipalités		8,500 00
Total	$	5,892,818 34

Il y a un écart entre l'aide donnée par les provinces dans le tableau suivant et le tableau sur une des pages suivantes. Cela provient de la défectuosité des archives entre 1875 et 1890, qui ne peuvent être corrigées, de sorte que les deux relevés sont publiés.

Le compte relatif aux subventions en espèces était, le 30 juin ainsi qu'il suit:—

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876	*18,564,352,37	4,203,240 43	5,384,005 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,606,799 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	6,877,078 63
1879	26,438,914 96	14,593,001 91	7,408,478 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,310,944 63
1881	37,629,207 33	*a*16,676,266 29	8,395,944 63
1882	37,731,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,617,055 94
1884	†78,123,918 18	19,836,055 93	9,875,055 94
1785	92·762,967 17	19,137,719 93	11,034,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	11,310,892 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	11,500,892 43
1888	*c*90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	11,699,724 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	11,786,224 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	11,907,009 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	14,139,234 99
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,272,456 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1895	‡103,451,148 93	29,727,512 63	14,376,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,463,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,902,367 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,928,167 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	16,005,429 28
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,302,514 45
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,539,104 03
1903	113,791,113 47	32,809,728 41	16,651,044 46
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,346,634 36
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,420,085 65
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1907	128,827,648 77	*b*35,123,130 80	17,601,945 77
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,637,827 21
1909	135,549,987 71	35,588,526 15	17,824,823 60
1910	*d*146,932,179 71	35,837,060 16	17,983,823 60
1911	148,217,071 75	35,919,360 16	18,042,823 60
1912	*e*154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60

*Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord ; n'a pas été rapporté dans la suite.

†Y compris le prêt de $29,880,912 au chemin de fer Pacifique-Canadien; n'a pas été rapporté dans la suite.

*c*Prolongement de l'Est, $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

‡Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Sud.

*a*Diminution $1,044,000 accordée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au chemin de fer Saint-Jean et Maine.

*b*Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario," ($10,570,549) comme précédemment.

*d*Ce montant comprend les $10,000,000, prêtés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.

*e*Ceci comprend un paiement de $4,993,416.66 au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la clause relative au matériel de la convention entre le gouvernement et la compagnie.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875 :—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	....	....	....	....	....	....	....
1876	1,884,719 43	228,521 00	....	2,000,900 00	....	....	4,203,240 43
1877	1,838,677 02	336,821 00	....	2,163,000 00	....	....	4,338,498 02
1878	2,229,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	....	....	6,970,402 29
1879	2,549,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	....	....	7,290,402 29
1880	2,992,037 02	1,415,493 27	818,750 00	2,754,000 00	....	....	7,970,280 29
1881	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00	....	....	8,338,810 29
1882	3,702,537 02	1,600,992 27	823,330 00	2,763,665 00	....	....	8,890,524 29
1883	3,792,611 69	2,116,540 11	823,330 00	2,763,665 00	....	....	9,496,146 80
1884	4,012,908 02	2,186,125 91	1,578,601 00	3,180,465 00	....	....	10,958,989 93
1885	4,504,984 52	2,428,239 41	1,628,601 00	3,466,165 00	....	....	12,027,989 93
1886	5,983,985 52	2,705,714 41	1,628,601 00	3,475,165 00	....	....	14,179,715 93
1887	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,865,165 00	....	386,250 00	16,674,174 01
1888	5,948,007 52	4,788,319 41	1,654,776 13	4,243,091 89	37,500 00	1,945,000 00	18,572,701 95
1889	5,948,007 52	4,784,105 41	1,913,495 09	4,261,245 10	37,500 00	1,981,000 00	18,961,353 12
1890	6,014,015 52	5,166,365 33	1,952,195 87	4,208,965 48	37,500 00	2,380,690 00	19,831,732 56
1891	6,069,565 12	6,237,866 03	2,005,865 87	4,311,385 18	37,500 00	2,390,690 00	21,052,872 20
1892	6,171,181 44	7,583,060 76	2,099,404 77	4,365,355 71	37,500 00	2,390,690 00	22,647,192 68
1893	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1894	6,402,738 24	9,345,115 38	2,125,344 55	4,432,481 81	37,500 00	2,625,561 77	24,968,741 75
1895	6,747,685 24	9,984,348 09	2,158,847 10	4,453,800 00	37,500 00	2,625,561 77	26,007,742 20
1896	6,932,388 24	10,072,942 06	2,208,847 10	4,455,780 00	37,500 00	2,625,561 77	26,333,019 17
1897	7,119,065 63	10,859,484 01	2,258,847 10	4,462,670 71	37,500 00	2,625,561 77	27,363,129 22
1898	7,200,003 59	11,100,334 88	2,304,847 10	4,499,010 71	37,500 00	2,625,561 77	27,767,258 05
1899	7,281,129 63	11,206,833 10	2,204,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1900	7,406,992 59	11,217,864 63	2,204,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,789,061 77	28,285,306 80
1901	7,819,928 65	11,590,489 84	2,522,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,796,837 02	29,296,643 32
1902	8,392,817 69	11,995,282 16	2,582,847 10	4,542,939 71	37,500 00	2,796,888 02	30,348,274 68
1903	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1904	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1905	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,192 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1906	8,737,722 41	12,304,470 16	4,425,267 20	4,585,537 71	121,135 00	2,872,887 02	33,047,019 50
1907	8,739,796 04	12,304,470 16	6,274,498 20	4,616,237 71	127,135 00	2,872,887 02	34,935,024 13
1908	8,783,296 04	12,304,470 16	6,324,400 75	4,707,486 71	780,209 00	2,872,887 02	35,872,749 68
1909	9,038,296 03	12,328,196 52	6,336,788 75	4,807,486 71	786,209 00	2,878,887 02	36,169,864 03
1910	9,198,616 04	12,328,196 52	6,384,299 75	4,851,486 71	792,209 00	2,878,887 02	36,424,395 04
1911	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,695 04
1912	9,204,616 04	12,333,196 52	6,440,454 75	4,907,486,71	804,209 00	2,878,887 02	36,532,850 04

Les contributions des municipalités, établies par provinces, ont été comme suit :—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	3,774,620 13	513,000 00	.....	127,500 00	.....	.....	.....	4,415,120 13
1876	4,460,505 70	513,000 00	.....	210,500 00	.....	.....	.....	5,384,005 70
1877	4,748,299 31	635,000 00	.....	223,500 00	.....	.....	.....	5,606,799 31
1878	5,085,434 01	1,323,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	6,877,078 63
1879	5,407,934 01	1,532,044 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	7,408,478 63
1880	5,988,300 01	1,854,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,310,944 63
1881	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,395,944 63
1882	6,673,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,080,944 63
1883	6,948,411 32	2,125,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,617,055 94
1884	7,178,411 32	2,150,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	.....	.....	9,875,055 94
1885	8,027,805 81	2,195,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	265,000 00	.....	11,034,450 43
1886	8,207,805 81	2,255,986 62	250,000 00	296,500 00	.....	480,600 00	.....	11,310,892 43
1887	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	.....	11,500,892 43
1888	8,055,305 81	2,495,144 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,625,050 43
1889	8,055,305 81	2,569,818 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,699,724 43
1890	8,085,305 81	2,626,318 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,786,224 43
1891	8,120,305 81	2,644,418 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,907,009 43
1892	10,261,244 37	2,735,714 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,139,243 99
1893	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,272,456 99
1894	10,391,607 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,374,610 99
1895	10,393,683 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,376,686 99
1896	10,480,753 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,463,756 99
1897	11,890,364 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,902,367 99
1898	11,916,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,928,167 99
1899	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,005,429 28
1900	12,050,164 37	2,865,718 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,173,303 45
1901	12,102,164 37	2,942,929 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,302,514 45
1902	12,163,164 37	3,118,519 20	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,539,104 03
1903	12,189,104 80	3,118,519 20	456,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,651,044 46
1904	12,862,147 80	3,125,727 17	471,898 10	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,621 29	17,346,634 36
1905	12,930,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1906	12,961,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	162,952 50	490,600 00	22,261 29	17,576,538 15
1907	12,966,197 80	3,127,536 08	481,898 10	341,500 00	171,952 50	490,600 00	22,261 29	17,601,945 77
1908	12,983,079 24	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	180,952 50	490,600 00	22,261 29	17,637,827 21
1909	13,161,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	189,952 50	490,600 00	22,261 29	17,824,823 60
1910	13,311,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 50	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60

Afin de faire mieux comprendre les relevés ci-dessus relatifs aux subventions en argent, l'on soumet les divisions suivantes:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argent	$ 80,558,911 30
Prêt	25,576,553 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Can...	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec	5,160,053 83
Clause du matériel convention du G.T.P	4,994,416 66
Total	$ 154,075,235 09

Le gouvernement fédéral construit aussi la division est du chemin de fer National Transcontinental, sur lequel on avait fait, le 31 mars 1912, une dépense totale de $116,533,768.53.

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 32,895,485 16
Prêts	2,750,030 90
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 35,945,515 16

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,807,324 98
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 18,051,323 60

CONCESSIONS DE TERRES.

Les terres suivantes ont été concédées aux chemins de fer:—

——	Acres.
Gouvernement fédéral	31,864,074
Province de Québec	13,625,949
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de la Nouvelle-Ecosse	160,000
Province d'Ontario	635,039
Total	56,052,055

Les faits relatifs aux concessions de terres du gouvernement fédéral, tels que révisés par la division des terres de chemins de fer du Ministère de l'Intérieur sont les suivants:—

Une analyse des concessions de terres du gouvernement fédéral donne le résultat suivant:—

Nom des compagnies.	Acres.
Alberta Railway & Irrigation Co. (autrefois North West Coal & Navigation Company)...	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co.	1,888,448
Canadian Northern Railway Co. (à partir d'un point sur le Pacifique-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson)	2,624,128
Canadian Northern Railway Co. (autrefois Lake Manitoba Railway & Canal Co.)	798,400
Canadian Pacific Railway Co.—(ligne-mère)	18,206,986
Prolongement Pipestone, sur le Pacifique-Canadien, embranchement de Souris	200,320
Embranchement de Souris	1,408,704
Great North West Central Railway Co. (autrefois North West Central Ry. Co.)	320,000
Manitoba & North Western Railway Co	1,501,376
Manitoba South Western Colonization Railway Co	1,396,800
Canadian Northern Railway Co. (autrefois Manitoba & South Eastern Ry. Co.)	680,320
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,625,344
Saskatchewan & Western Railway Co	98,880
Total	31,864,074

Le gouvernement n'a pas accordé de concessions de terres depuis 1894, et il ne semble pas probable que l'on revienne à ce système. Il y a un bon nombre d'années que la province de Québec a adopté pour programme de donner aux concessionnaires la faculté d'accepter de l'argent au lieu des terres, au taux de 52 cents l'acre et ce choix a été exercé relativement à presque toute l'étendue indiquée dans le tableau qui précède.

Durant la session de 1912, la législature de Québec a voté des concessions de terres aux compagnies de chemin de fer au montant de 6,450,874 acres; mais vu qu'aucune partie de ces terrains n'avait encore été aliénée le 30 juin, cela n'est pas ajouté au compte. Les concessions de 1912 ne sont pas convertibles en argent.

GARANTIES.

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux depuis quelques années ont donné de l'aide sérieuse aux entreprises de chemin de fer par la garantie des obligations. Les faits sont ainsi qu'il suit:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. c. par année durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 2, 7 et 8 Ed. VII (1908). La garantie est pour le capital, débenture stock de £1,622,586 19s. 9d. sterling et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p. c. par année durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable tous les six mois.

3. Le Canadian-Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le principal de £7,493,835 12s. 4d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour cent par année durant cinquante ans à partir du 19 mai 1911; intérêt payable tous les six mois.

4. La Canadian Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Edouard VII (1910) tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le principal de £647,260 5ch. 6d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour cent par an durant 50 ans à partir du 4 mai 1910; intérêt payable tous les 6 mois.

5. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 34, 4 Ed. VII (1904). La garantie est pour une somme équivalente à 75 p. c. du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en septembre 1905, £2,000,000, en 1909, £2,000,000 en 1910.

En outre, £1,668,000 de ces obligations ont été, à des termes et conditions approuvés par le Gouverneur en Conseil, été déposés par la compafgnie en garantie d'avances obtenues pour les fins de construction du chemin de fer de la compagnie.

Le montant représenté par les garanties ci-dessus est de £18,886,970, ou $91,983,553. Comparé à 1911, cela accuse une augmentation de $39,543,688.

MANITOBA.

Au chemin de fer Canadian-Northern:—

Lignes-mères et embranchements dans le Manitoba	$ 12,154,073 33
Têtes de lignes à Winnipeg	3,000,000 00
Division d'Ontario (ligne de Port-Arthur)	5,745,586 67
Total	$ 20,899,660 00

ALBRETA.

Lignes de chemin de fer.	Garantie par mille.	Parcours garantie.
1909. Chap. 14. Chemin de fer Canadian-Northern—		
De Strathcona via Camrose et Calgary à Lethbridge	$13,000	355
De Camrose à Vegreville	13,000	50
Du passage de la seconde ligne ci-dessus sur la Petite Rivière à l'Arc, au sud, via Macleod jusqu'à la frontière internationale	13,000	110
De près Macleod à la limite de l'ouest	13,000	65
De près Cardston à la limite de l'ouest	13,000	35
De Calgary via Cochrane à la limite est du Parc des Montagnes-Rocheuses	13,000	50
De près de Morinville en allant vers l'est	13,000	40
De Morinville à Athabaska-Landing	13,000	72
1909. Chap. 15. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—		
De Tofield à Calgary et à Coutts	13,000	451
De près Lethbridge à Macleod	13,000	40
1911. Chap. 19. Chemin de fer Occidental du Canadien-Nord—		
D'Athabaska Landing au Fort Murray	15,000	175
De la première ligne ci-dessus à l'est vers le lac La Biche	15,000	40
D'Athabaska Landing au nord du Petit lac de l'Esclave jusqu'au débarcadère de la Rivière La Paix	15,000	100
D'Onaway vers le nord-ouest jusqu'au défilé de la rivière du Pin	20,000	250
D'Oliver vers le nord-ouest à Saint-Paul de Métis	13,000	100
De Bruderheim via Vermilion, Wainwright et Medicine-Hat à la frontière internationale avec embranchement au nord-ouest de Vermilon jusqu'à la limite de l'est	13,000	200
De Calgary au nord-est jusqu'à la ligne Brazeau de la compagnie	13,000	100
De Camrose à Alsask	13,000	80

ALBERTA—*Fin.*

Ligne de chemin de fer.	Garantie par mille.	Parcours guaranti.
1911. Chap. 19. Chemin de fer Occidental du Canadien-Nord—		
De Strathcona au sud-ouest via passage de la rivière Medicine et ligne Brazeau de la compagnie, et de Cochrane à Pincher-Creek..................	15,000	100
De près de Blackfalds à l'est et au sud à la ligne Saskatoon-Calgary......	13,000	100
1911. Chap. 17. Chemin de fer Canadien-Nord—		
Du poteau milliaire 175 de la ligne Saskatoon-Calgary de la compagnie au raccordement avec la ligne Vegreville-Calgary de la compagnie........	13,000	130
1911. Chap. 18. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—		
De Bickerdike vers le sud-ouest..	20,000	58
1911. Chap. 16. Chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Col.-Britannique—		
D'Edmonton via Dunvegan jusqu'à la limite de l'ouest......	20,000	350
Total du parcours garanti................................		3,081

Le montant total impliqué dans ces garanties est de $45,489,000.

SASKATCHEWAN.

Les garanties suivantes ont été données par la province de la Saskatchewan au taux de $13,000 par mille:—

Embranchements du Canadien-Nord:

		Milles
1908-9—		
1	De Craven à Adam's Ferry..	40
2	De Aylesbury—Embranchement du Lac-aux-Oies....	120
3	Embranchement de Bienfait..	25
4	" Maryfield..	135
5	" Dalmeny..	40
6	" Battleford, Brochet....................................	50
1909—		
1	Vonda, vers le nord-est..	25
2	Kaiser—Courant Rapide..	135
3	Humboldt—Melfort..	60
4	Embranchement Delisle..	35
5	Lampman-Est..	65
6	Moose-Jaw, vers le sud-est..	100
7	Prolongement de Maryfield..	75
8	Embranchement du lac Croche..	60
9	" de Rossburn..	20
1912—		
1	Prolongement de Maryfield (2ième)...................................	60
2	" Battleford-Brochet....................................	30
3	" la Montagne du Tonnerre..................................	40

Chemin de fer Saskatchewan du Canadien-Nord:

1912—		
1	Prolongement de l'embranchement Delisle.............................	35
2	De Wroxton à l'ouest à travers Yorkton..............................	45
3	De Shellbrook à l'ouest..	45
4	De Lampman à Kipling..	45
5	Partie est de l'embranchement Kaiser-Courant Rapide.................	35
6	De Prince-Albert vers le nord-est....................................	25
7	Moose-Jaw—Chamberlin..	35
8	Prolongement d'Aylesbury—Lac-aux-Oies................................	50

Lignes du Grand-Tronc-Pacifique:

1908-9—		
1	De Melville à Yorkton	40
2	„ Régina	110
3	Battleford-Biggar	45
4	Yorkton-Canora	30
1909—		
1	De Régina à la frontière internationale	155
2	Prince-Albert-Young	110
3	Régina-Moose-Jaw et Nord-Ouest	110
4	Biggar-Calgary	50
5	Embranchement de Cutknife	50
1912—		
1	Prolongement Biggar-Calgary	50
2	Canora-septentrional	25

Chemin de fer Saskatchewan du Grand-Tronc:

1912—		
1	Saskatoon-Battleford	95
2	Watrous-Courant-Rapide	75
3	Talmage, Weyburn et sud-ouest	50
4	Melvillle-Watrous	75
		2,500

Le montant impliqué dans les garanties ci-dessus de la part de la province de Saskatchewan est de $32,500,000.

ONTARIO.

A la compagnie Canadian-Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligations représentant $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Halifax et South Western—Prêt de $13,300 par mille, ce qui, sur un total de 372 milles, représenterait $5,022,000, garantis par hypothèque, avec droits de prendre possession, de vendre ou d'exploiter le chemin de fer advenant que les conditions du contrat ne soit pas observées.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Au Canadian-Northern-Pacifique—Garantie de l'intérêt et du principal à quatre pour cent par année sur près de 600 milles à $35,000 par mille pour 30 ans—$21,000,000.

Shuswap et Okanagan—Garantie de l'intérêt sur $1,249,760 durant 25 ans, à 4 p. c. Ce chemin de fer a été acquis par le Pacifique-Canadien qui en assume le passif à partir du 1er avril 1912.

Victoria et Sydney—Garantie de l'intérêt sur $300,000, durant 25 ans, à 4 p. c.

Nakusp et Slocan—Garantie du capital et de l'intérêt, sur obligations représentant $647,072, durant 25 ans, à 4 p. c.

Pacific Great Eastern.—Garantie du principal et de l'intérêt à 4 p. c., sur une distance estimée de 450 milles à $35,000 par mille pour une période de pas moins de 30 ans—$15,750,000.

Total des garanties—$38,946,832.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Garantie de l'intérêt sur les obligations du New-Brunswick Coal and Railway, s'élevant à $700,000.

Garantie du principal et de l'intérêt sur les obligations du chemin de fer Intercolonial, 4 pour cent, échéance en 1957—$896,000.

Garantie du principal et de l'intérêt sur les obligations du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Littoral, à quatre pour cent, échéance en 1940—$297,000.

Total des garanties—$1,893,000.

QUÉBEC.

Obligations de la compagnie de chemin de fer Montréal et Western.—$476,000.

Sommaire des états ci-dessus relatifs aux garanties:—

—	1911.	1912.
	$	$
Gouvernement fédéral	52,439,865	91,983,553
Manitoba	20,899,660	20,899,660
Alberta	25,743,000	45,489,000
Saskatchewan	11,999,000	32,500,000
Ontario	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Ecosse	5,022,000	5,022,000
Colombie-Britannique	23,196,832	38,946,832
Nouveau-Brunswick	700,000	1,893,000
Québec	476,000	476,000
Total des garanties	$148,336,357	$245,070,045

Le total ci-dessus des garanties représente, comparativement à 1911, une augmentation en 1912 de $96,733,688.

En consultant le tableau n° 5, on trouvera des détails, par chemins de fer, de l'aide accordée par les gouvernements et les municipalités.

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Au cours de l'année terminée le 30 juin 1912, il a été transporté par les chemins de fer du Canada 41,124,181 voyageurs et 89,444,331 tonnes de marchandises. Ces chiffres accusent sur l'année précédente une augmentation de 4,026,463 voyageurs et de 9,560,049 tonnes de marchandises.

L'histoire du mouvement des voyageurs depuis 1875 a été comme suit:—

Année.	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1894	14,462,498
1876	5,544,814	1895	13,987,580
1877	6,073,233	1896	14,810,407
1878	6,443,924	1897	16,171,338
1879	6,523,816	1898	18,444,049
1880	6,462,948	1899	19,133,365
1881	6,943,671	1900	21,500,175
1882	9,352,335	1901	18,385,722
1883	9,579,984	1902	20,679,974
1884	9,982,358	1903	22,148,742
1885	9,672,599	1904	23,640,765
1886	9,861,024	1905	25,288,723
1887	10,698,638	1906	27,989,782
1888	11,416,791	1907	32,137,319
1889	12,151,105	1908	34,044,992
1890	12,821,262	1909	32,683,309
1891	13,222,568	1910	35,894,575
1892	13,533,414	1911	37,097,718
1893	13,618,027	1912	41,124,181

Et le mouvement des marchandises a été comme suit:—

Année.	Tonnes de marchandises transportées, 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marchandises transportées, 2,000 liv.
1875	5,670,837	1894	20,721,116
1876	6,331,757	1895	21,524,421
1877	6,859,796	1896	24,266,825
1878	7,883,472	1897	25,300,331
1879	8,348,810	1898	28,785,903
1880	9,938,858	1899	31,211,753
1881	12,065,323	1900	35,946,183
1882	13,575,787	1901	36,999,371
1883	13,266,255	1902	42,376,527
1884	13,712,269	1903	47,373,417
1885	14,659,271	1904	48,097,519
1886	15,670,460	1905	50,893,957
1887	16,356,335	1906	57,966,713
1888	17,172,759	1907	63,866,135
1889	17,928,626	1908	63,071,167
1890	20,787,469	1909	66,842,258
1891	21,753,021	1910	74,482,866
1892	22,189,923	1911	79,884,282
1893	22,003,599	1912	89,444,331

SERVICE DES VOYAGEURS.

Le nombre des voyageurs transportés en 1912 a été de 41,124,181—soit une augmentation de 10·8 pour cent sur les chiffres de 1911.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille, a été de 2,910,251,636, représentant une augmentation de 304,282,712, si on le compare au chiffre de l'année précédente.

La densité du trafic des voyageurs— telle que représentée par le nombre des voyageurs transportés à un mille par mille de voie ferrée—a été de 108,888 comparativement à 102,597 en 1911. Ces chiffres accusent une augmentation de 6,291 sur ceux de 1911.

Le nombre de voyageurs transportés par mille a été de 1,539—soit une augmentation de 79 sur l'année dernière.

La moyenne des recettes par voyageur et par mille a été de 1,943 sous, ce qui a été de ·001 au-dessous des chiffres de 1911.

Le total des recettes du service des voyageurs—ce qui comprend les messageries, les postes, les bagages, etc.—a été de $65,048,186.66. Ceci représente, comparativement à l'année précédente, un gain de $6,730,188.21.

Les recettes provenant directement de la vente des billets aux voyageurs ont été de $56,543,663.60, soit $5,976,769.62 de plus qu'en 1911.

La moyenne du nombre de voyageurs par convoi a été de 62, comparativement à 60 en 1911.

La moyenne du parcours par voyageur a été de 71 milles—soit un gain d'un mille sur l'année précédente.

La moyenne des recettes par voyageur, en se servant uniquement comme facteur principal des recettes provenant de la vente des billets a été de $1·375, soit une amélioration de ·015 comparativement à 1911.

Le parcours des convois de voyageurs a été de 40,440,393 et celui des trains mixtes, de 6,473,882—soit une augmentation de 3,454,482 milles sur le premier et de 196,414 sur le dernier. Dans les calculs précédents ces deux parcours étaient combinés et donnés comme total du parcours des trains.

Les recettes du service des trains de voyageurs par mille de convoi de voyageurs, y compris les messageries, les postes, les bagages, etc., ont été de $1·387. C'est une augmentation de ·039 sur 1911.

Ci-suit un résumé des faits ci-dessus, avec chiffres comparatifs pour les années précédentes.

——	1907.	1908.	1909.
Milles de chemin de fer	22,452	22,966	24,104
Nombre de voyageurs	32,137,319	34,044,992	32,683,309
Voyageurs transportés, un mille	2,049,549,813	2,081,960,864	2,033,001,225
Voyageurs transportés, un mille par mille de chemin de fer	90,921	90,654	84,342
Voyageurs transportés par mille de ch. de fer	1,431	1,482	1,355
Moyenne de milles effectués par voyageur	64	61	62
Moyenne des voyageurs par train	56	54	51
Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. mixtes	5,971,414	6,210,807	7,061,580
Recettes provenant de la vente des billets	$39,184,437	$39,992,503	$39,073,488
Recettes provenant du service des voyageurs	$45,730,652	$46,854,158	$45,282,326
Moyenne de recettes par voyageur	$1·219	$1·174	$1·195
Moyenne de recettes par voyageur par mille (cents)	1·911	1·920	1·921

——	1910.	1911.	1912.
Milles de chemin de fer	24,731	25,400	26,727
Nombre de voyageurs	35,894,575	37,097,718	41,124,181
Voyageurs transportés, un mille	2,466,729,664	2,605,968,924	2,910,251,636
Voyageurs transportés un mille par mille de ch. de fer	99,742	102,597	108,888
Voyageurs transportés par mille de ch. de fer	1,451	1,460	1,539
Moyenne de milles effectués par voyageur	69	70	71
Moyenne des voyageurs par train	59	60	62
Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs	35,022,541	36,985,911	40,440,393
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. (mixtes)	6,441,440	6,277,468	6,473,882
Recettes provenant de la vente des billets	$46,018,880	$50,566,894	$56,543,664
Recettes provenant du service des voyageurs	$52,956,219	$58,317,998	$65,048,187
Moyenne de recettes par voyageur	$1·282	$1·360	$1·375
Moyenne de recettes par voyageur par mille (cents)	1·866	1·944	1·943

MARCHANDISES.

Comme il a été dit, le volume du trafic des marchandises s'est élevé à 89,444,331 tonnes, indiquant une augmentation de 9,560,049 tonnes sur l'année précédente, soit 11·9 pour cent. C'est la plus forte augmentation dans l'histoire des chemins de fer canadiens.

Le nombre des tonnes transportées au mille a été de 19,558,190,527—un gain de 3,509,712,232 comparativement aux chiffres de l'année précédente.

Le nombre de tonnes transportées un mille par mille de chemin de fer, considéré comme exprimant la densité du trafic des marchandises a été de 731,776, soit une augmentation de 99,947 sur les chiffres de 1911.

La moyenne des recettes par tonne par mille a été de 0·757 cent comparé à ·777 en 1911.

Les recettes provenant de marchandises ont été de $148,030,898,60, indiquant une amélioration de $23,287,883.29 sur l'année précedente.

Les recettes totales provenant des marchandises ont été de $149,961,140.13, soit une augmentation de $23,390,606.61 pour l'année.

Les recettes brutes provenant des marcyandises se sont montées à $5,610.85 par mille de voie ferrée ou à $626·76 de plus que pour l'année 1911.

La moyenne des recettes brutes par tonnes s'est élevée à $1,655, soit ·094 de mieux qu'en 1911.

La moyenne du nombre de wagons chargés par train de marchandises a été de 18·19 ou de ·16 de plus qu'en 1911.

Le chiffre moyen de wagons à marchandises non chargés par train de marcha ndises en 1912 a .été de 5·17 En 1911, il était de 5·94.

La moyenne du chiffre de tonnes par wagon chargé a été de 17·87, accusant un gain de ·96 sur 1911.

La moyenne du chiffre du transport des marchandises en 1911 a été de 218 milles, ce qui est de 18 milles de plus que la moyenne de l'année précédente.

La distance parcourue par les trains de marchandises rapportant des recettes a été de 60,126,023, y compris les trains mixtes. Ceci constitue une augmentation sur 1911 de 6,627,157.

La distance parcourue par les trains à marchandises chargés a été de 1,102,-719,543 contre 946,946,917 en 1911.

Un résumé des renseignements qui précèdent depuis 1907 donne le résultat qui suit:

——	1907.	1908.	1909.
Tonnes transportées	63,866,135	63,071,167	66,842,258
" 1 mille	11,687,711,830	12,961,512,519	13,160,567,550
" 1 mille par mille de chemin de fer	518,486	564,378	545,991
Traction moyenne	183	206	197
Milles parcourus par les trains de marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906
" " mixtes	5,971,414	6,210,807	7,061,580
Recettes provenant des marchandises	$94,995,087	$93,746,655	$95,714,783
Moyenne de tonnes par train	260	278	278
" wagons par train	16·92	16·04	16·37
" tonnes per wagon	15·37	17·33	16·98
" recettes par tonne et par mille	·815	·723	·727

Un résumé des renseignements qui précèdent depuis 1901 donne le résultat qui suit :

——	1910.	1911.	1912.
Tonnes transportées	74,482,866	79,884,282	89,444,331
" 1 mille	15,712,127,701	16,048,478,295	19,558,190,527
" 1 mille par mille de chemin de fer	635,321	631,829	731,776
Traction moyenne	211	200	218
Milles parcourus par les trains de marchandises	50,184,108	52,498,866	60,126,023
" " mixtes	6,441,440	6,277,468	6,473,882
Recettes provenant des marchandises	$116,229,894	$124,743,015	$148,030,269
Moyenne de tonnes par train	311	305	325
" wagons par train	18·15	18·03	18·19
" tonnes par wagon	17·13	16·91	17·87
" recettes par tonne et par mille	·739	·777	·757

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1912 et pendant les cinq années précédentes:

——	1907.	1908.	1909.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—			
Grain	5,776,731	5,270,935	6,837,506
Farine	1,402,386	1,565,008	1,758,894
Autres produits de la minoterie	654,179	835,877	1,156,071
Foin	803,918	643,695	861,265
Tabac	10,042	23,235	26,462
Coton	22,164	70,203	122,300
Fruits et légumes	562,716	803,777	845,930
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237	354,835
Produits de provenance animale—			
Bétail sur pied	1,118,141	1,156,772	1,206,221
Viande préparée	400,900	455,580	554,984
Autres produits	463,647	444,841	436,529
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100	175,081
Laine	23,472	33,318	37,236
Peaux et cuir	154,157	141,341	202,968
Autres produits de provenance animale	180,517	89,407	194,468
Produits de mines—			
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141	4,600,514
Houille bitumineuse	11,085,060	12,320,584	11,647,728
Coke	547,303	845,702	1,061,829
Minerai	2,209,860	2,953,353	3,147,487
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333	3,096,416
Autres produits de mines	178,985	243,054	377,087
Produits de forêt—			
Bois de charpente	7,542,475	10,317,541	7,759,393
Autres produits des forêts	2,687,160	2,594,685	3,835,614
Articles de manufacture—			
Huile de pétrole et autres	270,810	390,331	464,953
Sucre	232,620	451,641	701,319
Munitions navales	1,674	1,742	22,509
Fer en gueuse et fer à loupe	304,136	583,948	593,950
Rails en fer et en acier	190,380	628,988	446,678
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914	897,849
Métal en barres ou en feuilles	87,958	353,802	337,866
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678	1,789,994
Instruments aratoires	223,664	281,834	306,724
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197	119,463
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912	238,808
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299	301,401
Autres articles	4,448,535	1,105,433	1,682,078
Marchandises	2,309,084	2,008,267	2,393,285
Divers	5,533,426	6,935,135	6,234,372

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1911 et pendant les cinq années précédentes :

——	1910.	1911.	1912.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—			
Grain	7,435,573	7,545,516	9,741,671
Farine	1,916,934	2,124,080	2,303,607
Autres produits de la minoterie	1,037,282	1,166,323	1,387,624
Foin	1,084,966	1,611,621	2,130,803
Tabac	40,880	51,672	68,737
Coton	84,928	114,827	135,277
Fruits et légumes	969,122	957,237	1,135,082
Autres produits de l'agriculture	321,666	238,260	398,144
Produits de provenance animale—			
Bétail sur pied	1,314,781	1,437,965	1,345,182
Viande préparée	546,791	561,220	591,232
Autres produits	277,739	369,906	392,046
Volaille, gibier et poisson	154,820	189,201	204,421
Laine	28,814	42,602	34,320
Peaux et cuir	199,853	211,301	227,745
Autres produits de provenance animale	242,208	378,507	364,334
Produits de mines—			
Houille anthracite	7,498,509	6,017,858	5,938,466
Houille bitumineuse	9,166,572	12,514,372	15,027,311
Coke	1,384,254	1,416,632	1,166,874
Minerai	3,636,607	3,802,162	3,190,470
Pierre, sable, etc	4,084,968	4,417,290	5,186,763
Autres produits de mines	381,112	483,922	957,915
Produits de forêt—			
Bois de charpente	7,302,037	7,364,964	8,129,314
Autres produits des forêts	5,766,903	5,873,383	6,023,407
Articles de manufacture—			
Huile de pétrole et autres	500,167	591,651	728,643
Sucre	617,231	614,529	635,757
Munitions navales	37,007	18,422	9,472
Fer en gueuse et fer à loupe	889,881	887,801	1,104,177
Rails en fer et en acier	717,081	616,980	859,897
Objets en fonte et machinerie	1,189,214	1,137,218	1,214,709
Métal en barres ou en feuilles	568,901	939,916	970,091
Ciment, briques et chaux	2,254,934	2,495,178	2,996,992
Instruments aratoires	434,928	540,061	552,470
Wagons, voitures, outils, etc	173,137	205,106	252,638
Vins, liqueurs et bières	245,626	274,162	325,412
Effets mobiliers et meubles	388,631	412,529	434,242
Autres articles	1,997,541	4,840,434	6,156,581
Marchandises	2,518,190	2,438,089	2,711,963
Divers	7,073,078	4,981,385	4,410,542

En compilant par classe les articles ci-dessous et en comparant les chiffres avec les années précédentes le résultat est comme suit:

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967	11,963,263	12,891,351	13,809,536	17,300,945
Produits de prov. animale	2,469,266	2,472,359	2,807,487	2,765,006	3,190,702	3,159,280
Produits des mines	18,460,172	22,636,227	23,931,061	26,152,022	28,652,236	31,467,799
Produits des forêts	10,229,635	12,912,226	11,595,007	13,068,940	13,238,347	14,152,721
Articles fabriqués	7,974,641	6,655,719	7,902,592	10,014,279	13,573,987	16,241,081
Marchandises	2,309,084	2,008,067	2,393,285	2,518,190	2,438,089	2,711,963
Divers	5,533,426	6,938,135	6,234,372	7,073,078	4,981,385	4,410,542
Totaux	56,497,885	63,019,900	66,827,067	74,482,866	79,884,282	89,444,331

Ci-dessous est le rapport que chaque article porte au total:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Produits agricoles..........	16·85	14·91	17·91	17·31	17·17	19·34
Produits de prov. animale..	4·37	3·92	4·21	3·71	4·00	3·53
Produits des mines.........	32·68	35·92	35·81	35·11	35·87	35·18
Produits des forêts.........	18·11	20·49	17·35	17·54	16·57	15·82
Articles des manufactures..	14·11	10·56	11·82	13·44	17·00	18·16
Marchandises..............	4·08	3·18	3·58	3·39	3·06	3·03
Divers....................	9·79	11·02	9·32	9·50	6·33	4·94

Sur les 89,444,331 tonnes de marchandises transportées durant l'année, 63,186,732 ont été rapportées comme «prenant naissance sur ce chemin» comparativement à 55,152,430 en 1911.

On trouvera dans le tableau 12 des détails au sujet des marchandises transportées par les divers chemins de fer.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

La somme des recettes brutes provenant de toutes sources pour l'année 1912 a été de $219,403,752.79 comparée à $188,733,493.81 en 1911, soit une augmentation de $30,670,258.98 sur les chiffres de 1911. L'amélioration a été équivalente de 16·2 pour cent.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $150,726,539.87, somme qui est de $19,691,754.92 plus élevée que celles pour l'anné 1911—ou de 15·0 pour cent.

La proportion des frais d'exploitation aux recettes brutes a été de 68·7; ou de ·7 moins élevée que pour l'année précédente.

Le tableau qui suit donne les recettes brutes et les frais d'exploitation et la proportion que ceux-ci ont avec les premières, depuis 1875:—

Années.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Proportion des frais avec les recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15, 75,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·8
1877	18,742,053	15,290,091	81·1
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,117,582	72·4
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	32,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0
1909	145,056,336	104,600,084	72·1
1910	173,956,217	120,405,440	69·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1912	219,403,753	150,726,540	68·7

RECETTES.

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation a été de $68,677,212.92 comparée à $57,698,708.86 en 1911. Cette différence, dans le peuple est considérée comme le revenu net de l'exploitation; mais ceci n'est pas une assertion exacte. Certaines déductions telles que les taxes, les loyers, l'intérêt sur la dette consolidée, etc., doivent être admises avant que soient déterminées les recettes nettes. Le tableau No. 9 contenu dans le rapport ci-joint traite de cette manière les recettes des compagnies de chemins de fer.

La balance réellement reportée aux profits et pertes pour l'année, d'après la méthode suivie pour la préparation du tableau N° 9 a été de $20,146,869.29 contre $14,150,464.67 en 1911.

Durant l'année les recettes provenant des opérations du dehors se sont élevées à $21,221,774.67 et les frais d'exploitation y relatifs à $15,333,617.50. Les recettes nettes provenant de cette source en 1912 ont été de $5,888,157.17, soit $593,728.35 de plus qu'en 1911.

Les recettes par train-mille, pour tous les trains ont été de $2,174—soit un gain de ·071 sur 1911.

Si l'on considère, cependant que la somme de $68,677,212.92 peut être considérée comme représentant les recettes nettes, on peut dire que cela équivaut à $2,569.58 par mille de chemin. Ceci représente une augmentation de $279.94 comparativement à 1911.

Les recettes brutes équivalent à $8,209.07 par mille de ligne soit une augmentation de $778.62 sur 1911, égale à 10·4 pour cent.

Les recettes brutes du service des marchandises par train-mille de marchandises ont été de $2·494, soit une augmentation de ·118 sur le résultat de 1911.

Pour les fins de comparaison, les faits relatifs aux recettes brutes par train-mille de voyageurs et par train-mille de marchandises sont ci-après donnés sous forme de tableaux:

Recettes.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Train de voyageurs par mille...........	1·263	1·228	1·150	1·277	1·348	1·390
Train de marchandises par mille........	2·069	2·008	2·041	2·316	2·376	2·494

Les recettes brutes durant les quatre dernières années provenaient des sources suivantes:

——	1909.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs..............................	39,073,488 84	46,018,879 56	50,566,893 98	56,543,663 60
Postes..................................	1,723,180 97	1,799,887 80	1.869,413 89	1,914,720 39
Messageries.............................	3,561,170 96	4,143,837 52	4,674,135 27	5,294,388 08
Bagage, wagons, salons, etc..................	924,485 50	993,613 63	1,207,555 31	1,295,414 59
Marchandises..............................	96,685,076 23	117,497,604 03	126,570,533 52	149,961,140 13
Privilèges de gares et de trains..............	493,895 13	679,061 12	826,251 92	1,086,687 37
Télégraphes, loyers, etc.....................	2,595,038 56	2,823,333 47	3,018,709 92	3,307,738 63
	145,056,336 19	173,956,217 13	188,733,493 81	219,403,752 79

La totalité des recettes du transport en 1912 a été de $215,009,326.79, soit $30,120,794.82 de plus qu'en 1911.

Les recettes des opérations autres que le transport se sont élevées à $4,028,426.00, soit un gain de $183,464.16 sur l'année précédente.

La proportion que chaque division qui produit des recettes a pour tout le total en 1910 et 1911 et 1912 est indiquée dans le tableau suivant:—

——	1910		1911		1912	
	$ c	Pour cent.	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.
Service des voyageurs.....	52,956,218 51	30.44	58,317,998 45	30.90	65,048,186 66	29·65
Service des marchandises..	117,497,604 03	67·54	126,570,533 52	67·07	149,961,140 13	68·35
Privilèges de gares et de trains, etc	679,061 12	·39	826,251 92	·44	1,086,687,37	·49
Télégraphes, loyers et autres sources	2,826,453 21	1·63	3,018,709 92	1·59	3,307,738 63	1·51
Total..............	173,956,217 13	....	188,733,493 81	....	219,403,752 79	....

La comparaison des articles qui comprennent les recettes du service des voyageurs depuis six ans donne le résultat qui suit:—

—	1907	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs.....	39,184,437 64	39,992,503 11	39,073,488 84	46,018 879 56	50,566 893,98	56,543,663 60
Postes.........	1,626,704 64	1,670,120 90	1,723,180 97	1,799,887 80	1,869,413 89	1,914,720 39
Messageries....	3,277,695 09	3,486,300 63	3,561,170 96	4,143,837 52	4,674,135 27	5,294,388 08
Autres sources.	1,641,814,92	1,705,234 33	924,485 50	993,613 63	1,207,555 31	1,295,414 59
Total..	45,730,652 29	48,854 158 97	45,282,326 27	52,956,218 51	58,317,998 45	65,048,186 66

Les item d'«autres sources», dans le tableau ci-dessus, comprennent les excédents de bagage, recettes des wagons-salons, etc.

Les recettes de la poste ont augmenté de 17·7 pour cent depuis cinq ans, et celles des messageries se sont accrues de 61·5 pour cent.

Par suite de l'adoption en 1907 de méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des recettes en arrière de cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de recettes les années précédentes, et la proportion qu'elle avait pour la somme totale sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Année.	Voyageurs.	Pour cent.	Marchandises.	Pour cent.	Postes et messageries.	Pour cent.	Autres sources.	Pour cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·52	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,351,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·16	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,935,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	23,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	29,027,789
1883	10,583,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33.70	20,763,243	62·12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261,691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·62	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,622,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25,59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1900	18*581,452	26,26	45·643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,273,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666,503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4,02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,459	5·01	106,467,198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Les détails relatifs aux recettes sont donnés dans les tableaux 6, 7 et 9 contenus dans le présent rapport.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation pour 1911 se sont élevés à $150,726,539.87, soit à $19,691,754.92 de plus que pour l'année 1911. Cette augmentation est égale à 15·0 pour cent.

Les frais d'exploitation par mille de voie ferrée ont été en 1912, de $5,639.48 en 1912, comparativement à $5,158.85 en 1911, ce qui indique une augmentation de $480.63 par mille, soit 9·3 pour cent.

La comparaison des recettes brutes, des frais d'exploitation et des recettes nettes par mille de voie ferrée depuis 1907 donne le résultat qui suit:—

——	Revenu brut par mille.	Dépenses des opérations par mille.	Revenu net par mille.
	$ c.	$ c.	$ c.
1907	6,535 64	4,620 90	1,914 73
1908	6,397 21	4,673 30	1,724 90
1909	6,017 89	4,339 53	1,678 40
1910	7,033 93	4,868 60	2,165 83
1911	7,430 45	5,158 85	2,271 64
1912	8,209 07	5,639 48	2,569 59

Les recettes provenant de toutes sources, divisées par le total de la distance en milles parcourus, que l'on nomme recettes par train-mille, et le total des frais d'exploitation, divisé par le parcours de tous les trains, représentent le coût du mouvement d'un train par mille, sont indiqués sous une forme comparative dans le tableau suivant:—

——	Recettes par train, mille.	Frais d'exploitation par mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·173	1·493

On remarquera que le coût de la circulation des trains s'est constamment élevé durant les années mentionnées dans le tableau ci-dessus. Bien que les recettes par train-mille aient augmenté de 82·3 durant cette période les frais d'exploitation par train-mille ont augmenté de 91·6 pour cent.

La distribution des frais d'exploitation pour 1912 et pour les trois années qui ont précédé est ainsi qu'il suit:—

Frais d'exploitation.	1909.	Pour cent.	1910.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
Voies et construction	21,153,274 46	20·22	27,035,603 46	22·45
Matériel	21,510,303 59	20·56	26,002,301 30	21·59
Dépenses du trafic	3,798,824 57	3·63	4,366,176 92	3·63
Transports	54,284,587 41	51·89	58,928 170 74	48·94
Dépenses générales	3,853,094 40	3·70	4,073,188 00	3·39

Frais d'exploitations.	1911.	Pour cent.	1912.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
Voies et construction	29,245,093 22	22·32	31,514,098 12	20·90
Matériel	26,127,638 12	19·94	29,811,510 09	19·78
Dépenses du trafic	4,831,744 50	3·69	5,293,699 75	3·51
Transports	66,343,269 58	50·63	78,969,543 65	52·39
Dépenses générales	4,487,039 53	3·42	5,137,688 26	3·42

On trouvera sur la page suivante un tableau analytique indiquant les item qui ont créé les tableaux ci-dessus:

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1909, 1910, 1911 et 1912 ainsi que la proportion de chaque article relativement au total.

Frais d'exploitation.	1909.		1910.		1911.		1912.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien des voies et structures—								
Surintendance	759,240 98	·72	839,925 47	·70	985,527 44	·75	1,091,847 56	·72
Ballast	198,796 80	·19	415,078 44	·34	367,613 12	·28	282,985 06	·19
Traverses	2,678,384 80	2·56	3,436,727 46	2·85	3,565,954 29	2·72	3,728,821 52	2·47
Rails	1,343,471 77	1·28	1,753,740 37	1·44	1,959,164 83	1·49	1,420,874 49	·94
Autre matériel de voies	1,084,342 40	1·03	1,141,231 29	·94	1,151,744 99	8·8	1,192,472 45	·79
Voies et rails	8,469,429 03	8·09	11,683,918 50	9·70	11,965,503 22	9·13	13,938,132 11	9·24
Enlèvement des neiges et glaces	1,139,937 37	1·08	968,916 50	·80	1,641,046 60	1·25	1,448,192 02	·96
Tunnels	18,413 27	·01	17,528 99	·14	27,251 43	·02	13,656 68	·01
Ponts, viaducs et ponceaux	1,603,291 03	1·53	2,048,471 72	1·70	2,133,642 56	1·62	2,265,127 73	1·5
Passage au-dessus des voies	37,179 87	·03	31,097 05	·02	81,561 67	·06	69,130 78	0·40
Passage à niveau, clôtures, etc	528,111 60	·49	614,500 97	·40	651,581 83	·50	619,956 79	·41
Paraneige	91,538 47	·08	81,225 86	·06	117,479 11	·09	178,989 38	·11
Signaux et appareils d'enclenchement	131,419 79	·12	155,668 13	·13	174,926 25	·13	177,140 97	·11
Télégraphe et téléphone	246,934 48	·23	438,160 47	·36	504,792 52	·38	554,159 03	·36
Transmission de force électrique	4,646 36	·00	116,325 48	·09	3,860 34	·00	....	....
Bâtiments, installations et terrains	2,241,319 79	2·14	2,461,761 72	2·04	3,090,367 46	2·36	3,684,523 98	2·44
Docks et quais	187,879 64	·17	167,519 61	·14	170,387 62	·13	124,819 98	·08
Outils et fournitures pour les voies	238,789 60	·21	267,462 06	·22	343,654,12	·26	375,628 15	·25
Blessures aux personnes	42,563 21	·04	66,233 81	·05	82,457 05	·06	102,076 50	·07
Papeterie et impressions	40,519 73	·04	47,019 92	·04	60,839 28	·02	65,492 46	·04
Autres dépenses	25,741 90	·02	19,439 05	·01	21,026 65	·02	19,982 80	·01
Entretien des voies, des parcs, etc., reliquat net	32,984 57	·03	120,340 85	·10	144,710 93	·11	160,087 68	·10
Entretien du matériel—								
Surintendance	497,292 54	·47	565,442 79	·46	614,929 23	·47	648,612 28	·43
Locomotives, réparations	9,427,704 22	9·01	10,876,301 12	9·02	10,643,270 84	8·12	12,017,379 67	7·97
" réfections	411,781 23	·04	585,978 33	·48	688,329 54	·52	630,658 21	·42
" électriques, réparations	11,060 55	·01	....	....	3,903 88	·00	6,846 88	·00
Wagons de voyageurs	2,595,472 23	2·48	3,486,546 88	2·89	3,176,119 01	2·42	3,707,031 92	2·47
" " réfections	158,959 43	·15	229,517 21	·19	285,139 50	·22	309,301 40	·20
" marchandises, réparations	5,893,635 61	5·63	7,243,600 61	·601	7,498,527 27	5·72	8,863,819 02	5·88
" " réfections	879,717 84	·84	1,001,559 92	·83	1,044,217 85	·80	1,200,598 14	·79
Matériel de travail, réparations	454,543 08	·43	698,592 58	·57	824,105 05	·63	798,808 85	·53

quS un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1909, 1910, 1911 et 1912, ainsi que la proportion de chaque article relativement au total—*Fin.*

Frais d'exploitaiion.	1909.		1910.		1911.		1912.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien du matériel—*Suite.*								
Matériel de travail, réfection	87,618 41	·08	141,530 79	·11	125,697 62	·09	215,937 08	·15
Matériel flottant, réparations	44,111 84	·04	137,694 15	·11	125,895 18	·09	85,599 62	·05
" réfection	....	....	....	....	....	....	2,094 84	·00
Machines et outils des ateliers	761,738 82	·73	777,666 28	·64	877,373 11	·00	1,070,366 36	·71
Matériel de force motrice	7,119,51	·00	2,218 52	·00	3,908 94	·00	3,232 91	·00
Blessures aux personnes	33,614 04	·03	41,122 58	·03	35,474 48	·03	65,791 22	·04
Papeterie et impressions	64,883 49	·06	71,196 77	·05	78,064 46	·06	92,060 58	·06
Autres dépenses	121,201 13	·11	93,254 29	·07	100,481 58	·08	89,250 47	·05
Matériel prêté et emprunté—Dt	60,653 23	·05	41,117 49	·03	105 67	·00	4,127 54	·00
Dépenses du trafic—								
Surintendance	789,829 20	·75	873,134 66	·72	946,707 75	·72	1,072,922 35	·71
Agences du dehors	1,630,331 55	1·55	1,980,700 23	1·64	2,237,388 49	1·70	2,376,970 60	1·57
Publicité	698,539 25	·66	804,392 81	·66	821,328 74	·63	1,009,598 72	·70
Associations de trafic	74,397 04	·07	83,673 99	·06	100,723 48	·08	107,472 05	·07
Lignes marchandises, grande vitesse	303,285 09	·29	224,655 69	·18	207,842 69	·16	185,507 55	·11
Agences industrielles et d'immigration	18,856 06	·02	36,954 96	·03	109,000 33	·08	77,031 07	·04
Papeterie et impressions	278,799 24	·26	356,373 61	·29	397,325 63	·30	458,175 87	·30
Autres dépenses	4,787 14	·00	6,290 97	·00	11,427 60	·01	6,021 54	·00
Dépenses de transport—								
Surintendance	1,258,246 56	1·20	1,327,856 06	1·10	1,484,480 47	1·13	1,664,102 69	1·10
Mise en mouvement des trains	794,148 07	·76	796,991 87	·66	879,512 46	·67	989,010 82	·65
Employés de gares	7,144,573 81	6·83	8,315,042 55	6·90	9,539,510 35	7·28	10,949,743 16	7·26
Pesage et service des wagons	46,049 36	·04	56,701 82	·04	46,117 02	·03	55,836 65	·03
Docks à houille et minerai	19,909 99	·01	50,177 08	·04	40,795 60	·03	5,278 84	·00
Fournitures et dépenses de gares	798,021 05	·76	853,102 92	·71	892,376 56	·74	1,132,947 80	·75
Contremaîtres et leurs commis, parcs de gares	374,334 16	·35	405,805 05	·33	499,570 69	·37	577,624 19	·37
Conducteurs et serre-freins " "	1,533,070 52	1·46	1,849,942 79	1·53	2,630,566 87	2·01	3,331,536 42	2·21
Aiguilleurs et signaleurs " "	183,210 94	·17	193,013 69	1·6	212,336 65	·04	247,410 79	·17
Fournitures et dépenses " "	71,682 94	·06	57,503 26	·04	60,331 26	·04	94,521 95	·06
Mécaniciens " "	1,144,827 42	1·09	1,299,915 93	1·07	1,664,889 64	1·27	2,088,282 16	1·38
Dépenses des remises à locomotiv. " "	337,421 60	·32	377,954 92	·31	479,790 74	·36	590,541 03	·38
Combustible pour locomotives " "	1,433,354 45	1·37	1,737,575 56	1·44	2,034,664 63	1·55	2,588,822 97	1·71
Eau " " "	80,869 73	·07	86,510 94	·07	100,992 61	·03	120,426 90	·08

Huile pour locomotives, parcs de gares	31,159 05	·03	32,057 60	·02	35,173 51	·08	38,920 16	·02
Autres fournitures pour locom., parcs de gares	34,274 79	·03	40,807 38	·03	44,979 76	,03	54,854 87	·03
Exploit.en commun parcs de gares, reliquat—Dt.	424,953 72	·40	477,543 27	·39	522,751 38	·40	561,164 50	·36
Garde-moteur	10,599 40	·01	.....	.....	10,685 97	·00	1,634 69	·00
Locomotives des trains, employés	6,305,369 08	6·02	6,891,165 42	5·72	7,749,405 13	6·06	9,197,792 77	6·10
Remises, locomotives des trains—Dépenses	2,075,177 82	1·88	2,125,418 22	1·77	2,393,116 79	1·82	2,830,518 62	1·87
Locomotives des trains—combustible	16,111,095 45	15·40	16,832,817 13	13·97	18,147,438 22	13·84	21,591,999 64	14·32
" " eau	746,594 70	·71	768,167 84	·63	859,072 53	·65	1,042,137 09	·70
" " huile	245,976 65	·23	270,872 01	·22	306,940 63	·23	351,407 64	·23
Autres fournitures	287,462 54	·27	306,586 55	·25	354,875 66	·50	388,381 63	·26
Service du matériel de force motrice	28,515 15	·02	175 48	·00	3,665 77	·00	.....	.....
Acquisition de force motrice	.....	.....	.....	.....	15,003 18	·01	.....	.....
Employés de trains réguliers	6,584,565 63	6·29	7,247,121 40	6·01	8,306,084 59	6·34	9,994,675 15	6·63
Fournitures et dépenses des trains	2,201,549 18	2·10	2,428,155 75	1·94	2,688,435 63	2·05	3,246,648 32	2·15
Serv. des signaux d'enclenchement, block et autres	223,370 27	·21	230,629 58	·19	196,894 92	·15	202,218 86	·14
Signaleurs et gardes-barrières, passages à niveau.	117,726 84	·11	128,315 59	·10	146,160 69	·11	160,959 35	·10
Ponts tournants	37,313 04	·03	41,167 50	·03	101,717 47	·08	49,469 52	·03
Enlèvement des débris	330,212 24	·31	314,005 59	·26	340,988 87	·26	513,957 11	·36
Service des télégraphes et téléphones	216,322 74	·20	237,189 55	·19	249,331 33	·19	291,858 47	·19
Service du matériel flottant	331,446 35	·31	390,301 92	·32	289,605 15	·22	249,569 38	·17
Service des messageries	6,532 66	·00	6,717 25	·00	7,374 77	·00	7,597 55	·00
Papeterie et impressions	479,151 53	·46	575,269 34	·48	620,273 92	·47	708,465 09	·47
Autres dépenses	238,914 58	·21	270,420 72	·22	334,214 49	·26	372,159 75	·25
Pertes et dommages—marchandises	1,004,774 74	·96	865,688 58	·71	1,073,407 20	·82	1,424,702 68	·95
" " bagages	21,973 64	·02	15,007 36	·01	18,802 07	·01	20,410 21	·01
Dommages aux propriétés	163,483 71	·15	172,429 79	·14	197,677 02	·15	528,670 31	·37
" animaux sur emplacem. de la voie	59,626 02	·05	57,281 26	·05	68,048 50	·04	76,755 46	·05
Blessures aux personnes	657,011 14	·63	658,205 05	·54	559,058 38	·03	554,323 50	·37
Services des voies communes—Dt.	76,728 69	·07	88,462 03	·07	46,149 91	·42	72,205 27	·04
Frais généraux—								
Salaires et dépenses, bureaux principaux	739,028 29	·07	754,158 00	·62	808,131 25	·63	1,011,334 22	·69
" " commis, etc	1,126,730 58	1·06	1,197,850 70	1·00	1,322,385 75	1·00	1,512,453 07	1·00
Fournitures et dépenses, bureaux principaux	227,096 50	·21	193,026 52	·16	227,932 86	·17	266 635 75	·17
Frais en justice	480,924 76	·46	511,659 98	·42	585,862 84	·45	601,957 19	·38
Assurance	593,060 31	·56	654,633 93	·54	726,168 79	·55	831,127 09	·55
Département des secours, dépenses	29,941 71	·02	28,558 43	·02	28,504 34	·02	30,261 38	·02
Pensions	188,282 26	·18	181,255 41	·15	186,323 02	·14	194,858 13	·11
Papeterie et impressions	152,910 01	·14	177,661 48	·14	191,210 03	·15	198,698 78	·11
Autres dépenses	296,749 50	·27	360,756 97	·30	398,981 16	·30	478,766 18	·32
Administration générale des voies com., etc.—Dt	18,370 48	·02	13,626 58	·01	11,539 49	·00	11,596 47	·01

Avant 1909, une classification différente des frais d'exploitation était en vigueur et des comparaisons exactes ne peuvent pas être faites avec les années 1907 et 1908. Afin, toutefois, que l'on puisse avoir les faits pour les deux années indiquées, le relevé qui suit est donné:—

——	1907.	Pour-cent.	1908.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.	
Entretien des voies et structures—				
Réparations de la voie	11,160,086 67	11·79	10,640,542 68	9·93
Renouvellement des rails	1,205,088 24	1·27	1,604,594 76	1·49
" traverses	2,230,575 56	2·35	2,204,083 47	2·05
Répar. et réfections—ponts et ponceaux	1,408,552 02	1·48	1,465,753 45	1·37
" " clôtures, passag. à niveaux, etc.	481,129 18	·50	519,671 89	·49
" " bâtiments, etc	2,144,109 98	2·26	2,690,915 90	2·51
" " docks et quais	103,280 37	·10	167,017 45	·16
" " télégraphe	265,183 58	·28	294,301 15	·27
Papeterie et impressions	30,599 20	·03	43,924 32	·04
Autres dépenses	78,663 70	·08	1,122,793 11	1·05
Entretien du matériel roulant—				
Surintendance	591,196 08	·62	621,032 61	·58
Rép. et réfections des locomotives	7,999,802 52	8·45	8,008,613 01	7·48
" " voitures à voyageurs	2,473,908 84	2·61	2,272,386 82	2·54
" " wagons à marchandises	6,933,574 61	7·32	6,855,843 98	6·40
" " wagons de service	146,148 39	·15	608,109 17	·57
" " de l'équipement de marine	33,221 35	·03	52,181 21	·05
" " de la mach. des outils des atel.	738,833 13	·78	779,160 38	·72
Papeterie et impressions	74,466 22	·07	77,384 68	·07
Autres dépenses	815,751 04	·86	523,535 96	·49
Administration de transport—				
Surintendance	1,611,297 91	1·70	1,956,260 03	1·83
Mécaniciens et employés de la remise à locomotives	7,814,573 02	8·25	9,471,240 67	8·84
Combustible pour locomotives	15,137,504 48	15·99	17,718,468 24	16·54
Service d'eau pour locomotives	656,730 03	·69	764,790 58	·71
Huile, suif et chiffons pour locomotives	409,397 18	·43	383,670 36	·36
Autres articles pour locomotives	195,970 04	·20	313,146 02	·29
Service des trains	6,228,136 56	6·58	8,155,855 59	7·61
Fournitures pour trains et dépenses	1,873,515 88	1·97	2,136,581 33	2·00
Aiguilleurs, signaleurs, etc	2,013,294 16	2·12	1,690,242 28	1·58
Dépenses du télégraphe	2,562,478 44	2·70	1,757,495 05	1·64
Service des gares	5,634,176 10	5·95	6,748,608 03	6·30
Fournitures pour gares	671,972 51	·71	765,240 87	·71
Frais dn service de garage—Solde	114,516 96	·12	319,186 77	·30
Nombre de milles parcourus par les wagons—Solde	1,156,891 46	1·22	1,467,775 90	1·31
Loyer du matériel roulant—Solde	106,008 61	·11	115,250 52	·10
Pertes et dommages	892,937 26	·94	1,232,518 70	1·15
Blessures aux personnes	642,248 43	·67	758,011 23	·70
Enlèvement de débris de wagons	426,784 63	·45	372,627 40	·35
Exploitation de l'équipement de marine	918,769 17	·97	1,138,272 64	1·06
Annonces	451,673 54	·47	571,387 92	·53
Agences extérieures	1,180,134 05	1·24	1,500,272 23	1·40
Commissions	77,509 43	·08	365,588 35	·34
Parcs à bestiaux et élévateurs	185,304 78	·19	171,887 17	·16
Loyers pour voies ferr., gares de têtes de lignes, etc.	542,199 81	·57	1,333,401 74	1·24
Loyers pour bâtiments, etc	202,031 61	·21	135,834 45	·12
Papeterie et impressions	603,426 93	·63	740,851 59	·69
Autres dépenses	236,885 82	·25	295,729 67	·28
Frais généraux—				
Appointements des hauts fonctionnaires	723,956 74	·76	775,732 94	·72
Appointements des commis, etc	918,157 19	·97	1,085,738 37	1·01
Dépenses et fournitures des bureaux en général	195,204 97	·26	237,571 05	·22
Assurance	509,547 71	·53	615,638 68	·58
Frais de justice	396,383 18	·41	445,076 69	·41
Papeterie et impressions	163,863 19	·17	161,271 64	·15
Autres dépenses	265,972 77	·28	386,499 27	·36

On trouvera dans le tableau 8 des détails des frais d'exploitation pour 1912.

Le relevé qui suit indique l'entretien de la voie et des constructions ainsi que l'entretien du matériel roulant, par mille, de la voie ferrée pour les six dernières années.:

Année.	Entretien de la voie. Somme.	Parcours.	Somme par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel.	Parcours.	Somme par mille de voie.
	$ c		$ c		$ c		$ cts
1907.........	20,887,091 66	22,452	930 30	1907.......	21,666,373 08	22,452	965 01
1908.........	20,778,609 78	22,966	904 76	1908.......	20,273,625 95	22,966	882 77
1909.........	21,153,274 46	24,104	877 58	1909.......	21,510,303 59	24,104	892 40
1910.........	27,035,603 46	24,731	1,093 19	1910.......	26,002,301 30	24,731	1,051 41
1911.........	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911.......	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1912.........	31,514,098 12	26,727	1,179 11	1912.......	29,811,510 09	26,727	1,115 41

Afin que les articles les plus importants qui se rapportent aux recettes et aux frais d'exploitation puissent être mis sous les yeux sous une forme commode pour la comparaison, le tableau qui suit est soumis:

—	1907.	1908.	1909.
	$	$	$
Recettes brutes..	146,738,214	146,918 313	145,056,336
" nettes..	42,989,537	39,614,171	40,456,251
" brutes par mille....................................	6,535·64	6,397·21	6,017·89
" nettes par mille....................................	1,914·73	1,724·90	1,678·40
" par voyageur..	1·219	1·175	1·195
" par tonne..	1·472	1·486	1·432
" par train-mille de voyageurs......................	1·263	1·228	1·150
" par train-mille de marchandises..................	2·069	2·008	2·041
" par train-mille, tous les trains....................	1·875	1·791	1·816
Frais d'exploitation..	103,748,672	107,304,143	104,600,084
" par mille..............................	4,620·90	4,672·30	4,339·53
Coût dù mouvement des trains, un mille......................	1·381	1·364	1·309

—	1910.	1911.	1912,
Recettes brutes..	173,956,217	188,733,494	219,726,540
" nettes..	53,550,776	57,698,709	68,677,213
" brutes par mille....................................	7,033,93	7,430·45	8,209·94
" nettes par mille....................................	2,165·83	2,271·60	2,569·58
" par voyageur..	1·282	1·363	1·375
" par tonnes..	1·560	1·561	1·655
" par train-mille de voyageurs......................	1·277	1·348	1·390
" par train-mille de marchandises..................	2·316	2·376	2·494
" train mille, tous les trains........................	2·036	2·103	2·174
Frais d'exploitation..	120,405,440	131,034,785	150,726,540
" par mille..............................	4,868·60	5,158·85	5,639·48
Coût du mouvement des trains, un mille......................	1·409	1·460	1,493

Suit un tableau compréhensif, présenté pour la première fois, indiquant les recettes brutes, les recettes nettes et les frais d'exploitation par mille de voie ferrée depuis 1875:—

Année.	Recettes brutes.	Par mille de voie ferrée.	Recettes nettes.	Par mille de voie ferrée.	Frais d'exploitation.	Par mille de voie ferrée.	Recette nette à la recette brute. %	Recette nette aux frais d'exploitation. %
	$	$	$	$	$	$		
1875........	19,470,539	4,054	3,695,007	769	15,775,532	3,284	19	23
1876........	19,358,084	3,710	3,555,363	681	15,802,721	3,029	18	22
1877........	18,742,053	3,241	3,451,962	597	15,290,091	2,644	18	23
1878........	20,520,078	3,296	4,419,976	710	16,100,102	2,586	22	27
1879........	19,925,066	2,905	3,736,784	545	16,188,282	2,360	19	23
1880........	23,561,447	3,275	6,720,742	934	16,840,705	2,341	29	40
1881........	27,987,508	3,818	7,866,090	1,073	20,121,418	2,745	28	39
1882........	29,027,789	3,338	6,637,081	763	22,390,708	2,575	23	30
1883........	33,244,586	3,471	8,552,919	893	24,691,667	2,578	26	35
1884........	33,421,705	3,253	7,826,364	762	25,595,341	2,492	23	31
1885........	32,227,469	2,992	8,212,118	762	24,015,351	2,229	25	34
1886........	33,389,381	2,831	9,271,799	786	24,117,582	2,045	28	38
1887........	38,841,609	3,188	11,216,926	921	27,624,683	2,267	29	41
1888........	42,159,152	3,466	11,507,106	946	30,652,046	2,520	27	38
1889........	42,149,615	3,338	11,111,570	880	31,038,045	2,458	26	36
1890........	46,843,826	3,562	13,930,476	1,059	32,913,350	2,503	30	42
1891........	48,192,099	3,483	13,231,650	956	34,960,449	2,526	27	38
1892........	51,685,768	3,549	15,197,540	1,044	36,488,228	2,505	26	42
1893........	52,042,396	3,468	15,426,363	1,028	36,616,033	2,440	30	42
1894........	49,552,528	3,171	14,334,096	917	35,218,432	2,254	29	41
1895........	46,785,486	2,928	14,035,818	879	32,749,668	2,050	30	43
1896........	50,545,569	3,107	15,502,915	953	35,042,654	2,154	31	44
1897........	52,353,276	3,163	17,184,611	1,038	35,168,665	2,125	33	49
1898........	59,715,105	3,540	20,577,556	1,220	39,137,549	2,320	34	53
1899........	62,243,784	3,608	21,537,567	1,248	40,796,217	2,360	35	53
1900........	70,740,270	4,006	23,040,472	1,305	47,699,798	2,701	33	48
1901........	72,898,749	4,019	22,530,023	1,242	50,368,726	2,777	31	45
1902........	83,666,503	4,471	26,322,911	1,407	57,343,592	3,064	31	46
1903........	96,064,526	5,059	28,583,003	1,505	67,481,523	3,554	30	42
1904........	100,219,436	5,158	25,656,275	1,320	74,563,161	3,837	26	34
1905........	106,467,198	5,196	26,489,625	1,293	79,977,573	3,904	25	33
1906........	125,322,865	5,869	38,193,431	1,789	87,129,434	4,080	30	44
1907........	146,738,214	6,535	42,989,542	1,915	103,748,672	4,621	29	41
1908........	146,918,314	6,397	39,614,171	1,725	107,804,143	4,672	27	37
1909........	145,056,336	6,018	40,456,252	1,678	104,600,084	4,340	28	39
1910........	173,956,217	7,034	53,550,777	2,165	120,405,440	4,869	31	44
1911........	188,733,494	7,430	57,698,709	2,272	131,034,785	5,158	31	44
1912........	219,403,753	8,209	68,677,212	2,570	150,726,540	5,639	31	45

MATERIEL.

Le matériel roulant dont il a été fait rapport pour l'année 1912 est ainsi qu'il suit:—

	Nombre.	Augmentation.
Locomotives..........	4,484	265
Wagons dans le service des voyageurs..........	4,946	433
" " marchandises..........	140,918	13,760
„ au service de la compagnie..........	10,466	888

En outre de ce qui précède, il y a eu dans le service 181 locomotives et 7,593 wagons loués. Le service des marchandises à grande vitesse comprenait 265 wagons.

Les additions au matériel disponible depuis six ans, à part les wagons de compagnies, sont indiquées dans le relevé qui suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Locomotives	3,504	3,872	3,969	4,079	4,219	4,484
Wagons marchandises	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918
Wagons voyageurs	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946

Les locomotives, durant les six années depuis 1907, ont été affectées aux services qui suivent:—

Locomotives.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Voyageurs	964	1,122	1,056	1,090	1,125	1,192
Marchandises	2,206	2,392	2,539	2,601	2,659	2,787
Aiguillage	334	358	374	388	435	505

Les wagons du service des voyageurs ont été répartis dans les classes qui suivent depuis 1907:

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Première classe	1,300	1,493	1,560	1,564	1,601	1,788
Seconde classe	472	487	471	512	517	550
Combinaison	405	422	429	435	434	453
Immigrants	272	303	317	318	357	389
Buffet	105	114	127	123	137	159
Salon	63	63	60	69	80	89
Wagons-lits	212	236	261	283	306	353
Bagage, messagerie et postes	782	873	926	979	1,045	1,132
Autres	31	35	41	37	36	33
Total	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946

Les wagons marchandises sont répartis comme suit:—

Wagons marchandises.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Wagons fermés	68,149	72,863	74,477	75,983	79,412	89,982
" plats	20,477	21,759	21,188	20,769	21,069	22,000
" à bestiaux	4,817	5,047	5,518	5,528	5,809	6,322
" à houille	10,358	11,616	11,721	12,680	13,768	14,715
" à réservoirs	132	197	197	195	277	390
" frigorifiques	1,917	2,423	2,466	2,539	2,807	3,082
Autres	1,557	1,804	2,212	2,019	4,016	4,427
Total	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918

Dans les wagons au service des compagnies sont compris 100 wagons de fonctionnaires et de paie; 2,617 wagons à gravier; 157 à grue; 2,223 wagons de ervice et 5,369 autres wagons de route, soit un total de 10,466.

La capacité des wagons à marchandises des diverses classes, avec une comparaison pour les années depuis 1907, est indiquée dans le relevé qui suit:—

—	1907.		1908.		1909.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227	74,479	2,130,145
" plats	20,118	535,167	21,781	592,496	21,220	584,455
" à bestiaux	4,731	122,550	5,047	133,578	5,561	150,800
" à houille	10,060	291,638	11,616	362,233	11,721	379,981
" à réservoir	132	2,632	197	4,000	197	4,012
" frigorifiques	1,745	48,745	2,423	69,000	2,465	71,085
Autres wagons	1,820	59,200	1,941	67,410	2,273	64,835
Total	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394	117,916	3,385,313

—	1910.		1911.		1912.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombbre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	75,983	2,211,963	79,412	2,343,920	89,982	2,741,350
" plats	20,769	576,198	21,069	600,970	22,000	648,010
" à bestiaux	5,528	151,565	5,809	161,765	6,322	178,070
" à houille	12,680	438,178	13,768	508,215	14,715	561,175
" à réservoirs	195	3,962	277	7,490	390	12,720
" frigorifiques	2,539	73,520	2,807	81,815	3,082	90,410
Autres wagons	2,019	58,720	4,016	102,105	4,427	130,540
Total	119,713	3,514,106	127,158	3,806,280	140,918	4,362,275

Le fait significatif qui ressort des chiffres ci-dessus c'est que la capacité moyenne des wagons fermés était de 27·6 tonnes en 1907 et qu'en 1912 elle atteignait le chiffre de 30·4 tonnes.

Des renseignements plus spéciaux relativement à la capacité des wagons à marchandises sont fournis par l'analyse qui suit:—

Classe.	Capacité. Livres.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
I	10,000	771	859	393	273	77
II	20,000	1,995	1,147	1,275	1,115	742
III	30,000	3,227	4,143	2,412	3,332	3,277
IV	40,000	25,855	22,320	20,858	18,899	14,695
V	50,000	1,135	878	1,029	673	3,237
VI	60,000	69,416	73,737	76,610	82,555	89,512
VII	70,000	230	220	217	166	292
VIII	80,000	9,790	10,837	11,927	14,075	21,951
IX	90 000	....	60	....	....	....
X	1000,00	3,448	3,715	4,992	6,070	7,135
XI	110,000	....	....	....	....	....
XII	120,000	....	....	....	....	....
Au-dessus	120,000	....	....	....	....	....
Total	....	115,867	117,916	119,713	127,158	140,918

On remarquera qu'il y a eu diminution persistante du nombre des unités les plus petites pour le transport des marchandises et augmentation constante du nombre des wagons d'une capacité plus grande. Par exemple, en 1908, il n'y avait dans le service des marchandises que 9,790 wagons ayant une capacité de 80,000 livres; en 1912, il y en avait 21,951.

Le matériel roulant disponible par 1,000 milles de voie ferrée depuis six ans a été ainsi qu'il suit:—

Matériel roulant.	Par 1,000 milles de voie ferrée.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Locomotives	156	169	165	165	166	168
Wagons marchandises	4,783	5,039	4,887	4,840	5,006	5,273
" voyageurs	162	175	174	174	177	185

A peu d'exceptions près, tous les wagons pour le service des voyageurs et des marchandises en 1912, étaient munis de freins de convoi et d'attelages automatiques.

On trouvera dans les tableaux Nos 13 et 14 les détails du matériel dont les diverses compagnies ont fait rapport.

MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS, LES WAGONS ET LES LOCOMOTIVES.

La totalité des milles parcourus par les trains produisant des revenus, trains à voyageurs, trains à marchandises et trains mixtes, en 1912, a été de 100,730,271—soit une augmentation de 11,213,738 milles comparativement à 1911.

En outre, les milles parcourus par les trains non productifs ont été de 4,438,812.

La répartition des milles parcourus pour les six dernières années a été classifiée ainsi qu'il suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Trains voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541	36,985,911	40,440,393
" marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906	43,742,668	46,220,813	53,652,141
" mixtes	3,971,414	6,201,807	7,061,580	6,441,440	6,277,468	6,473,882
" spéciaux	....	....	....	202,592	232,341	363,855
Total	75,115,765	78,637,526	79,662,216	85,409,241	89,716,533	100,930,271

La proportion que chaque classe de parcours des trains au tableau qui précède porte pour le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Trains voyageurs	40·23	40·63	40·54	40·00	41·22	40·06
" marchandises	51·81	51·47	50·59	51·21	51·52	53·15
" mixtes	7·90	7·90	8·87	7·54	6·98	6·41
" spéciaux	....	....	....	·25	·27	·38

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875:—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes.	Trains spéciaux.	Total des train-milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	....	18,103,628	21,011,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	....	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	....	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	....	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	....	27,301,306	34,265,003
1882	15,074,891	15,638,013	2,357,393	....	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,387	10,951,424	....	34,416,092	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	....	29,758,676	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	....	30,481,086	37,359,494
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	....	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	....	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	....	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,870	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,630
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	....	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	....	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	....	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	....	43,770,029	57,401,514
1895	15,332,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	....	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	....	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,603	26,868,366	4,514,424	....	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,378	26,922,348	5,199,481	....	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	....	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	....	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	....	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	....	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	....	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	38,923,890	5,971,414	....	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	....	78,637,526	100,622,241
1909	32,295,730	40,304,906	7,061,580	....	79,662,216	97,865,325
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1911	36,985,911	46,220,813	6,277,468	232,341	89,716,533	111,975,176
1912	40,440,393	53,652,141	6,473,882	363,855	100,930,271	127,401,480

On trouvera dans les tableaux 10 et 11 le nombre de milles parcourus par les trains tel que rapporté en 1912 par les diverses compagnies de chemin de fer.

Le rapport des milles parcourus au trafic et aux recettes qui en previennent est illustré par le tableau qui suit:—

Année.	Recettes du fret.	Train à marchandises parcourus.	Nombre de tonnes transportées.	Recette par train de marchandises, mille.	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$ c.	Milles.	Tonnes.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·988	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,365,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	25,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,584,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,189,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,033,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1·248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,183	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,371	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	30,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1·684	1·340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486
1909	95,714,783	47,366,436	66,842,258	2·041	1·432
1910	116,229,894	50,184,108	74,482,866	2·316	1·560
1911	124,743,015	52,498,281	79,884,282	2·376	1·561
1912	148,030,899	60,126,023	89,444,331	2·455	1·655

Pour les besoins des calculs qui précèdent les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis qu'on a pu d'abord obtenir les faits est ainsi qu'il suit:—

Parcours des trains.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Wagons à marchand. chargés.	748,924,820	775,543,414	910,858,711	946,946,917	1,102,719,543
" " vides....	284,944,529	281,175,615	280,255,329	311,984,866	310,974,528
" de service............	....	37,644,038	45,367,459	47,834,318	55,692,091
Total............	1,033,869,349	1,094,363,067	1,236,481,499	1,306,766,101	1,469,386,162

Le nombre des milles parcourus par les locomotives en 1912 a été de 127,401,480 comparé à 111,975,176 en 1911. Ci-suit un tableau comparatif pour les six dernières années:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	43,824,909	42,291,082	43,280,549	47,239,088	49,354,983	57,143,590
Voyageurs	29,110,158	30,504,171	32,282,534	34,758,088	36,946,876	40,944,058
Mixtes	7,492,278	7,410,971	7,237,422	8,211,350	8,256,424	7,742,514
Garage	14,816,272	14,941,179	14,832,834	15,581,077	17,300,773	21,159,394
Spéciale	4,911,249	5,474,838	231,986	229,872	116,120	411,924
Total	100,154,966	100,622,241	97,865,325	106,019,475	111,975,176	127,401,480

COMBUSTIBLE CONSUMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

Le combustible consumé par les locomotives durant l'année s'est élévé à 7,783,736 tonnes comparé à 6,800,648 tonnes en 1911. Le coût du combustible pour les locomotives en 1912, a été de $24,160,823, soit $3,978,720 de plus qu'en 1911.

Le relevé de la houille consumée par les locomotives durant les six dernières années est ainsi qu'il suit:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,194,510	3,318,283	3,833,010	3,597,541	3,844,042	4,480,728
Voyageurs	1,331,178	1,446,919	1,834,700	1,636,454	1,813,809	1,983,238
Mixtes	303,549	350,921	410,800	388,693	421,277	407,970
Garage	557,576	598,092	743,977	620,303	716,276	890,650
Construction	223,141	256,576	9,621	9,063	5,209	21,150
Total	5,608,954	5,970,791	6,832,108	6,252,054	6,800,648	7,783,736

La quantité du combustible consumé et le prix qu'elle a coûté ont été calculés ainsi qu'il suit depuis 1907:—

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1908	5,970,791	17,718,468
1909	6,832,108	17,544,449
1910	6,252,054	18,570,393
1911	6,800,648	20,182,103
1912	7,783,736	24,160,823

En 1912, le coût du combustible a été divisé comme suit: locomotives de parc, $2,588,823; locomotives de routes $21,562,000.

La moyenne du coût du combustible par locomotive en 1912 a été de $3.12 par tonne, comparativement à $2.97 en 1911.

Ci-dessous est un état compréhensif de la consommation du combustible par les locomotives en 1912, ainsi que le relevé des milles parcourus.

Classe de locomotive.	Houille.		Bois.		Autre combustible.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Franc.	Mou.	Huile.	Charbon de bois.		
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.	Gallons.	Boisseau	Tonnes.	
Marchandises...	1,121	4,458,829	619	24,987	687,159	61,990	4,480,728	57,143,590
Voyageurs......	869	1,970,329	252	14,809	372,293	46,247	1,983,238	40,944,058
Mixtes.........	2,339	399,085	183	3,724	424,364	4,006	407,970	7,742,514
Garage..........	1,045	883,591	25	6,415	243,593	21,698	890,650	21,159,394
Spéciale.........	......	21,104	......	47	2,168	....	21,150	411,924
Total.......	5,374	7,732,938	1,079	49,982	1,729,577	133,941	7,783,736	127,401,480

Une corde et demie de bois franc ou deux cordes de bois mou calculés comme une tonne de houille.

Un gallon d'huile est calculé à 21·09 livres. Cent boisseaux de charbon mou sont calculés comme équivalant à une tonne de houille.

Le relevé de la houille consumée par les locomotives en 1912 et durant les cinq années précédentes est ainsi qu'il suit:—

Classe de locomotive.	Combustible consumé par 100 milles.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises........	7·29	7·84	8·85	7·62	7·78	7·84
Voyageurs........	4·57	4·74	5·68	4·71	4·91	4·84
Mixtes........	4·05	4·73	5·67	4·73	5·10	5·27
Garage........	3·76	4·00	5·01	3·98	4·14	4·26
Construction........	4·54	4·69	4·14	3·94	4·48	5·13

Le combustible consumé par chaque classe de locomotives par 100 milles parcourus, et ce qu'il a coûté, sont indiqués dans le relevé qui suit:—

Classe de locomotive.	Coût du combustible par 100 milles.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Marchandises........	19·61	23·20	22·65	22·48	22·17	24·46
Voyageurs........	12·29	14·03	14·54	13·89	14·28	15·10
Mixtes........	10·89	14·00	14·51	13·95	14·84	16·44
Garage........	10·11	11·84	12·82	11·74	12·04	13·38
Construction........	12·21	13·88	10·59	11·62	13·03	16·00

Les chiffres qui précèdent indiquent une augmentation considérable du coût du combustible durant les six dernières années.

ACCIDENTS.

Les accidents relatifs à l'exploitation des chemins de fer canadiens en 1912 ont tué 568 personnes et en ont blessé 3,780. Ces totaux représentent, comparativement à 1911, une augmentation de 73 sur le nombre des tués, et de 451 sur le nombre des blessés.

Le mouvement des trains est responsable de 545 des décès et de 2,437 des blessures.

Un voyageur a été tué sur 872,855 et un blessé sur 84,792. En 1911, un voyageur avait été tué sur 1,324,919 et un blessé sur 124,489. Un coup d'œil jeté sur le tableau de l'une des pages suivantes, donnant les faits sous ce rapport depuis 25 ans indiquera une grande variation dans le nombre des accidents aux voyageurs.

On trouvera dans le tableau N° 16 les détails des accidents survenus en 1912 indiquant les chemins de fer sur lesquels ils se sont produits.

Le sommaire suivant offre des renseignements sous une forme commode

——	Mouvement des trains		Trains n'étant pas en mouvement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	47	485	1	8
Employés	215	1,606	19	1,318
Sur la voie, en c. de la loi	235	193	....	....
" mais non en c. de la loi	48	120	....	....
Commis de poste et autres	....	33	3	13
Total	545	2,437	23	1,343A

Suit la comparaison depuis 6 ans des accidents qui sont survenus à la suite de la mise en mouvement des trains.

——	Tués.						Blessés.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Voyageurs	70	28	36	60	28	47	352	345	281	270	288	458
Employés	249	224	182	214	202	215	1,126	1,793	897	926	1,314	1,606
Sur la voie, en c.de la loi	195	156	190	175	185	235	125	120	95	148	154	193
Sar la v. m.n.en c.d.la loi	70	22	67	74	48	48	88	59	89	77	135	120
Commis des postes	3	16	......	1	2	......	7	3	25	20	15	......
Autres personnes	11	3	3	......	......	......	454	27	17	......	......	33
Total	598	449	478	524	465	554	2,152	2,347	1,404	1,441	1,906	2,437

Un fait qui ressort du tableau ci-dessus, c'est le nombre relativement considérable des contrevenants tués et blessés.

Ci-dessous est le relevé comparatif des causes des accidents survenus aux voyageurs en 1912 et pendant les cinq années précédentes:

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.						Blessés.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Collisions	26	2	6	2	4	18	93	88	83	31	43	73
Déraillements	21	8	1	44	1	......	127	131	99	126	88	203
Rupture des trains	......	......	......	......	......	......	3	1	......	2	......	4
Tombant des trains, wagons, etc.	2	6	11	3	10	10	36	20	11	28	34	51
Sautant à bord ou en bas des trains, etc.	10	6	14	8	11	4	38	50	57	43	67	70
Frappés aux passag. à niv.	4	......	1	......	......	4	7	......	......	1	4	2
" stations	4	3	1	1	1	3	3	5	5	4	2	4
" ailleurs	......	2	......	1	1	1	1	1	1	2	......	1
Autres causes	3	1	2	1	......	7	44	49	25	33	50	77
Total	70	28	36	60	28	47	352	345	281	270	288	485

Les causes des accidents survenus aux employés à la suite de la mise en mouvement des trains sont indiqués dans le tableau qui suit:—

Causes—Accidents aux employés.	Tués.						Blessés.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Attelant ou détachant	34	20	18	17	13	18	141	183	125	139	191	208
Collisions	46	25	40	19	34	29	135	80	86	56	119	141
Déraillements	12	15	15	47	10	15	56	60	65	58	67	91
Rupture deé trains	2	1	......	......	......	1	16	11	9	6	13	13
Locomotives ou wagons brisés	1	1	1	......	......	3	6	16	6	19	12	17
Tombant du train de locom. ou de wagons	32	32	28	23	26	31	186	185	142	165	253	275
Sautant sur ou en bas des trains	7	8	9	24	15	15	66	108	95	98	141	129
Frappés p. les trains, etc.	85	81	53	62	72	79	130	116	88	78	121	172
Obstructions au-dessus de la voie	2	3	......	1	3	3	13	14	11	25	17	33
Autres causes	28	16	18	21	29	21	377	340	270	282	380	527
Total	249	224	182	214	202	215	1,126	1,113	987	926	1,314	1,606

Le fait saillant du tableau ci-dessus est la proportion relativement constante des accidents qui arrivent aux employés d'année en année pour les mêmes causes.

Le nombre et les classes des employés tués ou blessés par le mouvement des trains en 1912 et durant les cinq années précédentes sont indiqués dans le tableau suivant:—

Employés.	Tués.						Blessés.					
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Préposés aux trains	149	109	113	103	101	115	791	790	693	610	972	1,078
Cantonniers	53	36	37	70	44	47	104	307	71	136	158	200
Aiguilleurs, gardiens, etc	7	11	3	9	6	8	47	40	27	25	11	67
Employés aux gares	3	4	2	2	5	3	3	66	10	6	6	18
Employés aux ateliers	9	11	7	4	18	13	16	284	16	41	64	68
Employés du télégraphe	......	2	......	......	3	2	3	4	3	3	4	6
Autres employées	28	51	20	26	25	27	107	312	77	105	99	169
Total	249	224	182	214	202	215	1,121	1,793	897	926	1,314	1,606

Ici encore nous constatons la constance relative du nombre des accidents survenus à certaines classes d'employés.

Le nombre des employés des diverses classes du service des chemins de fer du Canada se trouve une ou deux pages plus loin dans le cours du présent rapport.

Des accidents provenanr de causes autres que la mise en mouvement des trains se sont produits en 1912 aux classes de personnes qui suivent :

	Tués.		Blessés.	
	1911	1912	1911	1912
Voyageurs	....	1	9	8
Préposés aux trains et cantonniers	9	3	347	334
Employés des gares	2	2	200	163
Employés aux usines	4	3	383	405
Autres employés	10	11	471	416
Autres personnes	3	3	13	17
Total	28	23	1,423	1, 343

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains depuis 1887 est ainsi qu'il suit:—

Années.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque.	Un blessé par chaque.
1888.........	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889.........	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890.........	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891.........	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892.........	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893.........	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894.........	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895.........	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896.........	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897.........	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898.........	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	256,167
1899.........	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900.........	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1901.........	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902.........	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1893.........	35	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904.........	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905.........	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,642
1906.........	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907.........	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1907.........	28	345	224	1,113	197	209	449	2,347	1,215,893	98,681
1909.........	36	281	182	897	260	226	478	1,404	907,869	116,311
1910.........	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911.........	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912.........	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792

ACCIDENTS AUX CROISEMENTS A NIVEAU.

Au cours de l'année dernière 75 personnes ont été tuées et 241 ont été blessées par les trains aux croisements à niveau—soit une augmentation de 39 dans le nombre des tués, comparativement à 1911 et une diminution de 24 dans le nombre des blessés.

Sur le nombre des tués, quatre étaient des voyageurs, 44 étaient en contravention et 27 n'étaient pas en contravention. Parmi les blessés, 2 étaient des voyageurs, 28 étaient en contravention et 54 n'étaient pas en contravention. Les gens en contravention étaient ceux qui n'avaient alors aucun droit légal sur le propriété des chemins de fer, comme ceux qui cherchaient à traverser la voie lorsque les barrières étaient fermées ou à monter sur des trains arrêtés ou se mouvant lentement aux croisements à niveau.

Le relevé à cet égard depuis cinq ans est celui qui suit—

Accidents sur passages à niveau.	Tués.					Blessés.				
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Urbains.........	30	33	28	22	33	35	41	45	70	43
Ruraux.........	21	43	35	14	42	33	31	16	38	41
Total........	51	76	63	36	75	68	72	61	108	84

CROISEMENTS DE GRANDES ROUTES.

La liste spéciale mise en vigueur en 1909, relativement au nombre de croisements de grandes routes protégés ou non protégés, a été continuée durant l'année. Les effets qui en ressortent pour 1912 et les trois années précédentes sont indiqués dans le tableau suivant:—

—	Passages protégés.				Passages non-protégés.			
	1909.	1910.	1911.	1912.	1909.	1910.	1911.	1912.
Urbains...........	587	630	692	788	1,767	1,902	2,026	3,039
Ruraux...........	492	557	661	680	15,426	16,923	16,655	17,268
Total.......	1,079	1,187	1,353	1,468	17,193	18,825	18,681	20,307

Durant l'année, il y a eu augmentation de 115 dans le nombre des passages protégés. L'augmentation des passages non protégés est probablement inséparable de l'augmentation du parcours des voies nouvelles d'année en année.

Passages—Nature de la protection.	1909.		1910.		1911.		1912.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières..........	34	153	28	133	28	153	33	174
Passag. supérieurs	190	110	220	125	232	128	233	147
" inférieurs..	213	166	229	171	269	182	275	216
Cloches...........	39	77	64	83	104	115	118	127
Gardiens..........	16	101	16	118	19	123	21	124
Total.........	492	587	557	630	652	701	680	788

Depuis quatre ans il y a eu augmentation de 188 dans le nombre des passages ruraux protégés, et de 201 dans le nombre des passages urbains protégés.

EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

Les conditions générales mentionnées dans les divisions précédentes de cette introduction ont, tout naturellement produit une augmentation du nombre des employés de chemins de fer et de la rémunération qui leur est payée.

Le 30 juin dernier, le nombre des employés était de 155,901 représentant une augmentation de 14,677 comparativement à 1911.

Le compte des appointements et salaires pour l'année s'est élevé à $87,-299,638.81, soit une augmentation de $12,685,900.81 comparativement à l'année précédente. Cette augmentation égale 16·9 pour cent. Dans ce calcul on a omis $6,937,984 payés aux employés attachés aux opérations extérieures.

Le tableau comparatif suivant indique le total des appointements et salaires durant les six dernières années.

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Salaires et gages...........	58,719,493	60,376,607	63,216,662	67,167,793	74,613,738	94,237,623

Le tableau suivant indique le nombre et les classes des employés et aussi le nombre des diverses classes pour 100 milles de voie ferrée, en 1912, et durant les cinq années précédentes.

Employés de chemins de fer.	1907.		1908.		1909.	
	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.
Officiers supérieurs..................	336	2	318	1	328	1
Autres officiers..........................	461	2	526	2	574	2
Commis de bureaux......................	4,214	19	4,795	21	5,967	25
Chefs de gares...........................	2,536	11	2,522	11	2,624	11
Autres employés de gares..............	11,829	53	8,908	39	10,739	45
Mécaniciens................................	4,351	19	3,868	17	4,104	17
Chauffeurs..................................	4,760	21	4,206	18	4,330	18
Chefs de trains...........................	2,911	13	2,719	12	2,831	12
Autres employés des trains.............	8,261	36	7,507	33	8,178	34
Machinistes................................	2,486	11	2,759	12	3,294	14
Charpentiers...............................	3,215	14	3,190	14	3,377	14
Autres employés aux ateliers...........	12,579	56	11,873	52	13,858	57
Cantonniers chefs........................	3,903	17	4,017	17	4,216	17
Autres cantonniers.......................	30,614	136	20,068	87	28,401	118
Aiguilleurs et gardiens, etc.............	2,364	11	1,849	8	1,624	7
Télégraphistes.............................	2,987	13	2,686	12	2,899	12
Employés du matériel roulant..........	5,426	24	7,273	32	9,324	39
Tous autres employés....................	20,779	93	17,320	75	18,527	77
Total......................	124,012	551	106,404	463	125,105	520

Le tableau suivant indique le nombre et les classes des employés et aussi le nombre des diverses classes par 100 milles de voie ferrée, en 1912 et durant les cinq années précédentes :

Employés de chemins de fer.	1910.		1911.		1912.	
	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.
Officiers supérieurs	372	2	341	1	328	1
Autres officiers	178	3	878	3	1,018	3
Commis de bureaux	6,835	28	7,076	28	7,679	29
Chefs de gares	2,879	12	2,875	11	3,090	12
Autres employés de gares	12,578	51	13,334	52	15,041	56
Mécaniciens	4,419	18	4,647	18	5,505	20
Chauffeurs	4,885	20	4,979	20	6,048	21
Chefs de trains	3,323	13	3,643	14	4,348	16
Autres employés des trains	7,946	32	8,472	33	10,090	37
Machinistes	2,935	12	3,092	12	3,932	15
Charpentiers	4,348	17	4,283	17	4,320	16
Autres employés aux ateliers	15,387	62	19,075	75	19,568	73
Cantonniers chefs	4,539	18	4,166	16	4,534	17
Autres cantonniers	30,131	122	21,628	85	26,319	98
Aiguilleurs et gardiens, etc	1,628	7	1,868	7	1,658	6
Télégraphistes	2,985	12	3,088	12	3,425	13
Employés du matériel roulant	292	1	8,230	32	6,761	25
Tous autres employés	17,568	71	29,549	116	32,228	121
Total	123,768	501	141,224	552	155,901	583

La moyenne de la rétribution de chaque jour pour les employés depuis six ans est indiquée dans le tableau qui suit:—

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Officiers supérieurs	11 74	11 59	11 73	10 72	11 72	12 47
Autres officiers	4 11	4 63	4 59	4 73	4 84	4 92
Commis de bureaux	1 70	1 81	1 81	1 94	1 98	1 99
Chefs de gares	1 91	2 04	2 09	2 16	2 28	2 39
Autres employés de gares	1 56	1 71	1 65	1 65	1 73	1 77
Mécaniciens	3 89	4 53	4 13	4 12	4 40	4 64
Chauffeurs	2 42	2 50	2 52	2 53	2 78	2 84
Chefs de trains	3 20	3 30	3 31	3 30	3 62	3 69
Autres employés des trains	1 92	2 06	2 13	2 12	2 44	2 54
Machinistes	2 41	2 68	2 89	2 98	3 14	3 34
Charpentiers	2 99	2 19	2 23	2 52	2 44	2 58
Autres employés aux ateliers	1 99	2 16	2 33	2 19	2 22	2 33
Cantonniers chefs	2 06	2 25	2 15	2 18	2 32	2 38
Autres cantonniers	1 45	1 57	1 59	1 58	1 66	1 77
Aiguilleurs et gardiens, etc	1 84	1 81	2 00	1 57	1 98	1 84
Télégraphistes	1 88	2 07	2 09	2 20	2 28	2 28
Employés du matériel roulant	1 18	1 10	1 26	2 19	1 11	1 22
Tous autres employés	1 81	1 87	1 95	1 95	1 87	1 84

La rémunération annuelle totale des employés de chemins de fer a été distribuée sous les chefs qui suivent:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Voies et structures..........	15,398,885	14,715,572	14,249,186	16,502,902	18,157,696	21,321,271
Matériel....................	12,161,917	13,008,104	14,623,930	14,775,782	15,544,057	17,761,622
Dépenses du trafic..........	....	....	5,353,607	1,313,980	1,564,399	1,679,919
Administration d.transports	27,398,553	28,479,096	24,656,585	32,091,952	35,832,034	43,988,877
Dépenses générales.........	3,760,138	4,173,835	4,333,354	2,483,177	2,515,552	2,547,950
Total..........	58,719,493	60,386,607	63,216,662	67,167,793	74,613,738	87,299,639

La proportion de la totalité des appointements et des gages avec les recettes brutes et les frais d'exploitation est indiquée dans le tableau qui suit:—

—	Avec les recettes brutes.	Avec les frais d'exploitation.
1907....................	40·01	56·70
1908....................	41·09	56·26
1909....................	43·58	60·43
1910....................	38·61	55·78
1911....................	39·53	56·94
1912....................	39·79	57·92

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.

Des demandes de renseignements faites au cours des deux ou trois dernières années relativement au nombre et au coût des traverses de chemin de fer justifient la publication des faits à cet égard. Ci-suivent les chiffres extraits des listes officielles pour les années 1907, 1911 et 1912:—

Classe.	Nombre de traverses.		
	1907.	1911.	1912.
Cèdre....................	812,033	879,325	875,561
Chêne....................	779,857	462,443	314,579
Pruche....................	71,871	132,831	268,044
Epinette....................	70,837	14,859	13,635
Sapin....................	43,518	7,826	15,656
Epinette rouge....................	9,956	9,758	1,064,297
Pin....................	6,697	250,843	437,493
Châtaigner....................	1,224	25,305	36,899
Bois mou....................	466,759	517,085	498,404
Bois dur....................	20,000	18,789	24,506
Traitées....................	....	....	157,105
Non classées....................	2,921,013	4,521,882	3,642,957
Total....................	5,203,765	6,840,946	7,349,136

Nombre et coût des traverses de chemins de fer, etc.—*Suite.*

Classe.	Coût des traverses.			Moyenne du coût par traverses.		
	1907.	1911.	1912.	1907.	1911.	1912.
	$	$	$	c.	c.	c.
Cèdre	315,074	377,343	378,236	28·8	42·9	43·2
Chêne	403,762	311,073	214,084	51·8	67·2	68·1
Pruche	16,831	39,260	85,627	23·4	29·6	32·0
Epinette	24,699	3,387	3,969	35·0	23·5	30·0
Sapin	22,398	2,343	4,423	51·4	30·0	28·0
Epinette rouge	2,312	4·032	580,009	23·2	41·3	54·5
Pin	1,556	163,884	274,101	21·8	65·3	62·6
Châtaigner	636	15,780	19,152	52·0	62·3	52·0
Bois mou	135,360	155,126	159,489	29·0	30·0	32·0
Bois dur	5,300	5,301	6,304	26·5	28·2	25·7
Traitées	....	....	125,731	....	....	80·0
Non classées	986,577	1,921,670	1,436,555	34·0	42·5	39·4
Total	1,912,505	2,999,099	3,287,683	36·7	43·8	44·7

Bien qu'il y ait d'inexplicables variations du coût de certaines variétés de traverses, variations provenant d'erreurs de classification, on peut supposer, sans crainte de se tromper, que la moyenne pour chaque classe est exacte.

On verra qu'entre 1907 et 1912, il y a eu une augmentation de 21·8 pour cent de la moyenne du coût des traverses, D'enquêtes plus ou moins complètes relativement aux prix qui avaient cours il y a dix ans il ressort que durant cette période il s'est produit une augmentation de 60 pour cent. Dans les provinces de l'ouest, surtout sur les nouvelles lignes, le coût est d'au moins 50 pour cent de plus que dans l'est.

Le coût toujours croissant des traverses a amené l'application d'un traitement préservatif, principalement à la créosote. Au cours de l'année dernière, 157,105 traverses ainsi traitées ont été utilisées, la moyenne du coût du traitement étant de 80 sous. On prétend que la durée d'une traverse ainsi traitée est pour le moins doublée.

En ce qui concerne le nombre des traverses réellement utilisées en Canada, les 7,349,136 données ci-dessus ne comprennent pas les traverses de construction. Les 1,330·37 milles de nouvelles lignes livrées à la circulation l'an dernier rendent compte de 4,650,000 autres traverses auxquelles on peut sans crainte en ajouter 1,000,000 pour le parcours complété mais qui n'avait pas encore été officiellement classifié comme étant ouvert à la circulation.

En 1912, on a construit en outre, 742 milles de doubles-voies, voies de parcs et voies de garage. Il n'y a aucun doute qu'une partie des traverses qui figurent dans les tableaux ci-dessus ont servi à ces travaux; mais on pourrait y ajouter au moins 2,000,000 pour ces travaux portés au compte du capital.

En additionnant ensemble des divers item, on verra que la consommation des traverses de chemins de fer en 1912 s'est élevée à 14,999,136 et que le coût total en a été de $6,700,000.

EXPÉDITION DE TRAINS PAR TÉLÉPHONE.

La circulaire spéciale de 1911 prescrivant l'usage du téléphone pour l'expédition des trains a été continuée. D'après les rapports on a constaté que le service a été ainsi fait en 1912 sur 3,543·91 milles de voie ferrée. C'est là une

augmentation de 237·58 milles comparativement à l'année précédente. En outre, sur 1,774·17 de voies ferrées, l'expédition des trains a été faite au moyen du téléphone et du télégraphe.

STATISTIQUES ETRANGERES.

Grâce à la bienveillante courtoisie du sous-secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, j'ai reçu durant l'année un grand nombre de rapports relatifs aux chemins de fer des autres pays. Le sommaire des faits statistiques publié en 1911 a été si bien accueilli à titre de supplément aux données du pays, que l'on trouvera à la fin du présent rapport une annexe donnant les chiffres qui ont été reçus en 1912.

TAXE DES CHEMINS DE FER.

Le compte des impôts sur les chemins de fer exploités en Canada a été de $2,200,528.55 pour l'année terminée le 30 juin dernier. C'est une augmentation de $408,138.48 comparativement à 1911.

Sur le montant total perçu en 1912, $1,528,203.70 sont allés aux gouvernements provinciaux et $672,324.85 aux municipalités.

La répartition sous ce rapport est comme suit:—

Provinces.	Taxe provinciale.	Taxe municipale.	Total des impôts.
	$	$	$
Ontario	689,453 92	280,995 39	970,449 31
Québec	179,036 11	227,074 91	406,111 02
Alberta	65,378 38	25,803 59	91,181 97
Colombie-Britannique	124,918 54	80,367 95	205,286 49
Nouveau-Brunswick	1 00	2,416 00	2,417 00
Nouvelle-Ecosse	50 00	616 05	666 05
Manitoba	139,343·07	47,748 08	187,091 15
Saskatchewan	69,928 93	1,608 36	71,537 29
Ile-du-Prince-Edouard	50 00	....	50·00
Yukon	5,814 98	120 69	5,935 67
Opérations à l'extérieur	254,228 77	5,573 83	259,802 60
Total	1,528,203 70	672,324 85	2,200,528 55

Les impôts perçus des chemins de fer depuis quatre ans, ont été répartis par provinces ainsi qu'il suit:—

Provinces.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	926 54	16,762 66	10,645 70	666 05
Nouveau-Brunswick	782 79	1,298 35	767 58	2,417 00
Ile-du-Prince-Edouard	100 00	100 00	50 00	50 00
Québec	362,974 16	337,490 05	372,914 32	406,111 02
Ontario	764,620 56	747,004 78	790,092 89	970,449 31
Manitoba	128,082 84	92,476 48	154,783 10	187,001 15
Alberta	98,038 39	87,423 93	79,019 28	91,181 97
Saskatchewan	48,869 56	161,575 45	196,971 26	71,537 29
Colombie-Britannique	154,025 07	220,687 32	5,894 38	205,286 49
Yukon	6,020 90	5,896 64	90,466 40	5,935 67
Opérations de l'extérieur	16,895 78	121,933 17	....	259,802 60
Total	1,581,336 59	1,792,648 83	1,792,390 07	2,200,528 55

Les variations en ce qui concerne les montants perçus durant les années diverses sont probablement dues à l'irrégularité des paiements ou à leur suspension en attendant le règlement de différends au sujet des sommes dues.

Suivent les conditions statutaires qui régissent la taxe des chemins de fer dans les diverses provinces:—

Ontario—L'article 6 de la loi intitulée «An Act to supplement the Revenue of the Crown»,sanctionnée le 14 avril dernier, dit:—

«Sur toute compagnie de chemin de fer possédant, exploitant ou employant en totalité ou en partie, dans cette province, un chemin de fer à vapeur ou électrique, trente dollars par mille pour chaque ligne principale, pour une voie simple et, quand la voie se compose de deux voies ou plus, quinze dollars par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou employée comme susdit, et vingt dollars par mille pour chaque embranchement pour une voie simple, et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, dix dollars par mille pour chaque voie additionnelle.»

Il existe aussi une taxe municipale dans la province de Québec.

Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.—Dans des ceux provinces, les chemins de fer ne sont assujettis à aucune espèce d'impôts.

Manitoba.—L'article 5 de la loi concernant la taxe des chemins de fer dit:! «Afin d'augmenter le revenu de la Couronne dans la province du Manitoba, toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer dans la dite province, paiera actuellement à la Couronne dans la province une part ou proportion des recettes brutes des dites compagnies de chemins de fer dans la province du Manitoba, comme suit: Pour et durant les années 1900, 1901 et 1902, 2 p. c. des recettes brutes de ces compagnies. Durant chacune des années après 1902, les sommes qui pourront être déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil, n'excédant pas cependant 3 p. c. des recettes brutes des compagnies.»

Saskatchewan.—L'article 3 de l'«Acte concernant la taxe des recettes des compagnies de chemins de fer» décrète ce qui suit:

«Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan paiera, durant l'année mil neuf cent huit, et annuellement durant les années subséquentes, à la Couronne en cette province, la part ou proportion de ses recettes brutes provenant des dites lignes ou des parties de ces lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan, qui pourra être déterminée par le lieutenant-gouverneur en Conseil, cette part ou proportion ne devant pas dépasser ce qui suit:—(*a*)Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis sept ans ou plus, 3 p.c. des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne; (*b*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis cinq ans ou plus, mais moins de sept ans, 1¼ p. c. de ces recettes brutes; cependant, aucune taxe ne sera payable en vertu du présent acte sur les recettes brutes d'un chemin de fer ou embranchement avant que ce chemin de fer ou embranchement ait été exploité pendant cinq ans.»

Alberta.—Les chemins de fer sont taxés à raison de 1 pour cent sur leur valeur réelle. En attendant qu'il y ait eu enquête à ce sujet, la loi suppose que cette valeur est de $20,000 par mille, et c'est sur cette base que les taxes ont été prélevées depuis deux ans.

Suivant les conditions statuaires qui régis sent la taxe des chemins de fer dans les diverses provinces :—

Ontario.—L'article 6 de la loi intitulée "An Act to supplement the Revenue of the Crown", saoctionnée le 14 avril dernier, di t :—

«Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer paiera une taxe de $60 par mille pour une seule voie, et si la ligne comprend deux voies ou plus, $20 par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou utilisée dans tout comté organisé; et de $40 par mille pour une voie, ou, si la ligne comprend deux voies ou plus, de $10 par mille pour chaque voie additionnelle dans tout territoire non organisé en comté; cependant, toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer, soit par elle-même, soit conjointement avec tout autre chemin de fer loué par elle ou à elle loué, ou fusionné avec elle, ou avec lequel elle forme un réseau ne dépassant pas 150 milles d'un terminus à l'autre, paiera, au lieu de la dite taxe, une taxe de $15 par mille pour une seule voie, ou si la ligne comprend deux voies ou plus, de $5 par mille pour chaque voie additonnelle, et si le réseau de chemin de fer ne dépasse pas 30 milles d'un terminus à l'autre, de $10 par mille pour une seule voie et de $5 par mille pour chaque voie additionnelle.

«Toute compagnie qui possède, exploite ou utilise un chemin de fer urbain ou une partie de ce chemin de fer dans une ville, pour le transport des wagons, doit payer pour chaque mille de voie dans les limites de la ville un impôt de: (*a*) $20 quand cette voie ne dépasse pas 20 milles; (*b*) $35 quand cette voie dépasse 30 milles, mais ne dépasse pas 50 milles; et (*d*) $60 quand cette voie dépasse 50 milles. La longueur de la voie est comptée, sur la voie simple, chaque mille de double voie étant compté comme deux milles de voie simple; mais dans le comptage de la longueur de la voie, les aiguillages ou les voies d'évitement, les voies pour entrer dans les remises à wagons ou les hangars à wagons, les «Y» et les courbes posés aux coins des rues et les parties de voie qui ne sont pas en usage général pôur le service des voyageurs ne sont pas comptés.»

Les municipalités réclament aussi un impôt aux chemins de fer dans l'Ontario.

Québec.—L'article 8 de la loi pour imposer des taxes aux corporations commerciales se lit ainsi:

" Sur toute compagnie de chemin de fer possédant, exploitant ou employant, en totalité ou en partie, dans cette province, un chemin de fer à vapeur ou électrique, trente dollars par mille pour chaque ligne principal, pour une voie simple et quand la ligne se compose de deux voies ou plus, quinze dollars par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou employée comme susdit, et vingt dollars par mille pour chaque embranchement pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, dix dollars par mille pour chaque voie additionnelle."

Il existe aussi une taxe municipale dans la province de Québec.

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Pour la première fois, les statistiques relatives aux chemins de fer électriques sont défectueuses par la faute de deux compagnies qui ont négligé de faire rapport ,savoir:

La compagnie des Tramways de Montréal.

La compagnie Electrique de Saint-Jean.

Dans ces circonstances, il a été nécessaire de se servir des données envoyées par ces deux compagnies pour l'année 1911.

Sous tous les rapports, les opérations de l'année accusent une augmentation dans tous les départements et une expansion générale des affaires des tramways.

NOMBRE DE MILLES.

Suit le relevé du nombre de milles pour les quatre dernières années:—

Longueur des voies.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur de la première voie principale......	988·97	1,049·07	1,223·73	1,308·17
" seconde voie principale.......	215·05	242·39	259·74	294·50
" totale de la voie principale.........	1,204·02	1,291·46	1,483·47	1,602·67
" des voies d'évitement et de garage	83·62	91·39	103·54	120·84
Total, calculé comme une seule voie.........	1,287·65	1,382·85	1,587·01	1,723·51

On verra qu'il y a eu dans la longueur de simple voie une augmentation de 84·44 milles; et une augmentation de voie double de 34·76—ce qui fait pour l'année une augmentation totale de 119·20 milles. Les voies d'évitement et les tournants se sont accrus de 17·30 milles.

L'augmentation totale des voies de toutes sortes durant l'année a été de 136·50 milles.

Le relevé de la longueur de la voie simple depuis 1901 est donné ci-après pour les fins de comparaison:—

1901..................	674·58*	1905..................	793 12	1909..................	988 97
1902..................	557·59	1906..................	813 47	1910..................	1,047·07
1903..................	759·36	1907..................	814·52	1911..................	1,223·73
1904..................	766·50	1908..................	992 03	1912..................	1,308·17

On a compris par erreur les doubles-voies et les voies de garage.

CAPITAL EN PASSIF.

Le capital en passif des chemins de fer électriques s'est accru de $11,309,599 ce qui a porté le total à $122,841,946.

Le relevé qui suit énonce les faits relatifs au passif du capital depuis 1907:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$	$	$
Actions....................	43,491,746	50,295,266	51,946,433	58,653,826	62,251,203	70,829,118
Dette consolidée...........	31,166,976	37,114,619	39,658,556	43,391,153	49,281,144	52,012,828
Total...............	74,658,722	87,409,885	91,604,989	102,044,979	111,532,347	122,841,946

De l'état qui précède est exclue la somme de $493,346 reçue à titre d'assistance des gouvernements et des municipalités.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes de l'exploitation pour 1912 ont été de $23,499.250.31, une augmentation de $3,142,298.61 sur les chiffres de 1911.

Le revenu de 1912 provenait des sources qui suivent:

Recettes des wagons—	
Voyageurs..	$22,007,750 15
Marchandises..	1,025,371 93
Postes et messageries.......................................	78,818 66
Autres recettes de wagons...................................	67,022 30
Total des recettes de wagons................................	$23,178,693 04
Recettes diverses—	
Annonces..	$ 71,226 65
Loyer de construction, etc..................................	21,228 39
Loyer de voies..	13,836 70
Loyer de matériel...	56,239 74
Vente de force motrice......................................	37,083 98
Autres recettes...	120,671 81
Total des recettes diverses.................................	$ 320,287 27
Recettes brutes des opérations..............................	$23,499,250 31

Le tableau suivant indique les recettes brutes depuis 1901:—

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1901	5,768,283	1907	12,630,430
1902	6,486,438	1908	14,007,049
1903	7,233,677	1909	14,611,484
1904	8,453,609	1910	17,100,789
1905	9,357,125	1911	20,356,952
1906	10,966,871	1912	23,499,250

La moyenne pour la première période de six ans a été de $8,044,334 et pour la seconde période, de $17,034,326.

La comparaison des recettes des wagons pour les six dernières années donne le résultat qui suit:—

Recettes brutes des wagons.	1907.	1908.	1909.
	$	$	$
Voyageurs	12,013,421	13,233,724	14,080,755
Marchandises	344,367	346,021	386,092
Postes et messageries	41,951	54,883	110,452*D*
Autres recettes	233,190	372,421	34,185*D*
Total	12,630,430	14,007,049	14,611,484

Recettes brutes des wagons.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$
Voyageurs	16,125,944 72	19,130,376 22	22,007,750 15
Marchandises	575,536 84	744,179 11	1,025,371 93
Postes et messageries	68,604 11	88,233 13	78,818 66
Autres recettes	51,241 07	100,930 12	67,022 30
Total	16,821,376 74	20,063,718 58	23,499,250 31

L'une des particularités saillantes du tableau ci-dessus est l'augmentation constante des recettes du transport des marchandises. En 1901, le total provenant de cette source était de $95,082. En 1904, il s'élevait à $182,143 et en 1906 à $288,105. En 1912, les recettes du transport des marchandises atteignaient $1,025,372—indiquant jusqu'à quel point cette division du service public avait grandi en douze ans.

Le tableau 4 offre des détails au sujet des recettes.

Voici le bilan pour 1912:—

	$ c.	$ c.
RECETTES ET REVENUS—		
Recettes brutes provenant de l'exploitation		23,499,250 31
Frais d'exploitation		14,266,674 63
Recettes nettes		9,232,575 68
Revenus divers		1,617,017 78
Recettes brutes		10,849,593 46
DÉDUCTION DU REVENU—		
Taxes	1,581,802 81	
Intérêt sur dette consolidée	1,570,202 02	
" flottante	193,068 26	
Autres déductions	188,582 57	
	3,533,655 66	
Non distribué	1,378,956 56	4,912,592 22
Total du revenu net		5,937,562 24

Le montant non distribué ci-dessus se rapporte à la British-Columbia Electric Railway Company qui, outre son chemin de fer électrique, exploite un matériel d'éclairage et d'énergie électrique.

Dans le bilan de cette compagnie, on n'a pas mis à part les item qui établiraient le revenu net du chemin de fer électrique. Si le revenu non distribué eût été ajouté au revenu net, comme cela a été fait pour les années précédentes, le montant de ce dernier pour 1912 aurait été de $7,315,937.30, comparativement à $6,592,535.30 en 1911. Cependant, il ne serait pas tout à fait juste de faire cela, puisque cela représente un total dont on n'a pas fait les déductions convenables. Le revenu définitivement net connu est la somme donnée dans le bilan, bien qu'elle soit probablement inférieure au montant réel.

Le montant des dividendes et primes payés durant l'année a été de $4,229,005.75. Ces paiements égalent 5·9 pour cent du total des actions émises.

Suit la comparaison des déductions des recettes pour les quatre dernières années:—

——	1909.	1910.	1911.	1912.
	$	$	$	$
Taxes	843,959 12	1,311,953 65	1,437,045 07	1,581,802 81
Intérêt sur dette consolidée	1,213,142 24	1,449,152 48	1,622,780 11	1,570,202 02
Intérêt sur dette flottante	104,573 13	156,546 16	157,843 38	193,068 26
Autres déductions	36,631 99	36,106 97	155,149 97	188,582 57
Total	2,198,306 48	2,953,759 26	3,352,818 53	3,533,655 66

Les frais d'exploitation se sont élevés à $14,266,674.63 contre $12,096,134.22 pour 1911. La proportion des frais d'exportation a été de 60·71 pour cent contre 59·29 l'année précédente.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1912 et pour l'année précédente:

Frais d'exploitation.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et édifices	920,874 93	1,228,972 10
" du matériel	1,758,289 10	1,859,939 21
Exploitation d'outillage de force motrice	2,001,543 00	2,535,576 10
" des wagons	5,768,085 10	6,770,560 47
En général	1,610,098 62	1,871,626 75
Total	12,096,134 22	14,266,674 63

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation pour les quatre dernières années:—

	1909.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—				
Voies	386,646 54	590,363 28	693,498 75	857,796 61
Lignes électriques	94,249,33	152,874 47	163,108 91	227,562 04
Bâtiments et agencements	50,241 32	54,657 28	64,697 11	143,613 40
Entretien du matériel—				
Matériel à vapeur	18,008 61	38,305 93	46,504 31	50,137 15
Matériel électrique	36,682 74	45,148 10	65,145 02	87,570 70
Wagons	405,497 36	692,276 38	790,609 02	916,755 20
Matériel électrique des voitures	321,050 88	481,301 83	546,276 52	630,521 52
Matériel divers	48,317 04	58,815 63	99,831 25	86,053 80
Frais divers des ateliers	39,608 67	202,591 58	192,608 03	67,493 89
Transports—Fonctionn. du matér., force motr.				
Salaires attachés au matériel de force motr.	127,015 19	178,389 69	207,118 54	205,858 34
Combustible pour matériel de force motrice	184,719 72	271,410 36	332,584 89	315,019 83
Eau " "	20,818 00	21,398 33	21,947 47	13,979 30
Huile et chiffons " "	8,262 43	10,538 93	10,702 75	11,006 39
Fournitures et dépenses diverses	26,124 49	17,916 34	29,126 20	22,051 25
Louage de force motrice	686,128 63	1,087,273 72	1,390,810 05	1,901,757 49
Transport—Service des voitures—				
Surintendance	130,475 58	192,567 60	250,459 73	319,399 37
Salaires des conducteurs	1,181,244 60	1,749,916 70	2,070,624 01	2,423,060 35
" mécaniciens	1,150,002 77	1,697,096 68	2,024,115 38	2,371,529 39
" emp.div.attachés au serv. des voit.	121,009 71	152,950 35	294,498 67	339,771 00
" employés des garages	307,351 76	393,998 76	287,441 56	400,967 61
Service des fournitures de voitures	53,713 15	94,486 16	151,489 64	161,895 17
Dépenses diverses, service de voitures	75,940 59	183,526 94	306,931 96	304,898 48
Louage de matériel	25,988 40	42,136 56	55,278 55	73,876 17
Nettoyage et sablage des voies	26,703 64	65,200 30	80,302 13	86,514 84
Enlèvement des neiges	100,154 28	238,881 58	246,943 47	285,662 53
Dépenses générales—				
Appointements des hauts fonctionnaires	153,665 61	236,575 70	279,819 40	327,451 09
" commis	154,213 54	202,712 98	250,902 23	274,832 47
Impressions et papeterie	28,157 11	33,634 34	44,284 36	53,073 13
Dépenses diverses de bureau	32,422 53	44,336 11	34,944 72	54,474 14
" des écuries	17,059 38	30,817 44	33,047 06	47,931 82
" magasins	20,133 95	33,841 10	37,876 19	43,908 89
Publicité et réclame	55,343 96	47,411 04	49,948 03	39,706 15
Dépenses diverses générales	151,399 58	133,752 32	165,707 31	154,432 11
Dommages	201,877 48	342,120 26	357,279 67	536,273 01
Frais de justice	19,147 15	8,784 32	9,107 93	4,406 14
Frais divers de justice	26,764 29	54,336 64	63,311 08	53,089 47
Loyers des terrains et bâtiments	15,628 20	20,936 74	28,310 05	29,651 68
Loyers des voies et terminus	73,087 18	98,753 70	110,846 74	90,751 33
Assurance	85,235 41	118,930 80	144,713 85	148,309 34

On trouvera dans le tableau 5 le détail des frais d'exploitation de chacun des chemins de fer électriques.

SERVICE PUBLIC.

Durant l'année, 488,865,682 voyageurs ont été transportés, à part 125,-453,320 voyageurs sur correspondance, ce qui indique sur 1911 une augmentation de 62,568,890.

Le transport de ces voyageurs a nécessité un parcours total de 80,402,089 wagons-milles. Le transport des marchandises, des postes et des messageries à un parcours de 1,667,975 wagons-milles. Il y a une augmentation de 8,867,961 wagons-milles pour le transport des voyageurs et de 583,297 wagons-milles pour le transport des marchandises comparativement à 1911.

Le relevé suivant indique l'augmentation du transport des voyageurs depuis 1901:—

1901	120,934,656
1902	137,681,402
*1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682

Le nombre de tonnes de marchandises transportées a été de 1,435,525 comparativement à 1,228,362 en 1911. Par suite d'un rapport erroné fait en 1911 par l'une des compagnies d'Ontario, les chiffres publiés cette année-là relativement au poids total des marchandises ont été considérablement exagérés. La croisance du transport des marchandises par les chemins de fer électriques a été constante depuis 1901.

MATÉRIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons, etc., le 30 juin 1912 avec les chiffres pour les trois années précédentes:—

Catégories de wagons.	1909.	1910.	1911.	1912.
Wagons fermés	1,689	1,795	1,985	2,049
" ouverts	1,017	994	990	866
" mixtes	337	337	455	574
" marchandises	152	282	357	483
" postes, messageries et bagages	20	25	33	33
" mixtes, voyageurs et marchandises	7	7	5	7
" travaux	85	87	108	103
Chasse-neige	54	62	60	57
Balayeuses	90	97	106	112
Divers	93	103	225	194
Total	3,544	3,789	4,325	4,478

EMPLOYÉS.

Le nombre des employés au service des chemins de fer électriques en 1912 a été de 14,760 comparativement à 13,671 en 1911.

Le total des appointements et salaires pour l'année a été de $9,261,370.26 contre $8,559,215.04 en 1911.

Les appointements et salaires en 1912 ont représenté 64·91 pour cent des frais d'exploitation, comparativement à 70·76 pour cent l'année précédente.

Suit le relevé du nombre et des classes des employés en 1911 et dans les deux années qui ont précédé:—

Employés.	1909.	1910.	1911.	1912.
Administration générale—				
Hauts fonctionnaires	132	150	163	159
Commis de bureaux	413	553	694	744
Entretien—				
Surintendants	72	71	89	90
Autres employés	3,548	3,633	4,546	4,922
Transport—				
Surintendants	100	102	111	118
Autres employés	6,292	6,881	8,157	8,727
Total	10,557	11,390	13,671	14,760

RESUMES.

Les résumés qui suivent de faits de statistique permettront de faire des comparaisons intéressantes.

—	1901.	1902.	1903.	1904.
Total du nombre de milles	*674·58	557·59	759·36	766·50
Capital versé	$39,076,018	$41,593,063	$47,096,45	$50,399,188
Recettes brutes	5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609
" nettes	2,333,120	2,683,583	2,769,819	3,127,092
" voyageurs	5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373
" marchandises	95,082	127,917	164,188	182,143
" postes et messageries	33,135	15,952	20,276	30,738
" autres sources	110,377	146,652	160,803	158,353
Total des frais d'exploitation	3,435,162	3,802,855	4,472,858	5,326,516
Entretien de la voie et des bâtiments	310,892	445,837	481,236	606,146
Coût de la force motrice	502,101	541,087	777,201	1,377,199
Entretien des wagons	322,700	353,891	606,602	659,213
Frais généraux et d'exploitation	2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957
Total du nomb. de milles parc. par les wagons.	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124
Voyageurs transportés	120,934,656	135,681,402	155,662,812	181,689,996
Tonnes de marchandises transportées	287,926	266,182	371,286	400,161

—	1905.	1906.	1907.	1908.
Total du nombre de milles	793·12	813·74	814·52	992·03
Capital versé	$61,033,321	63,857,967	73,567,795	87,903,231
Recettes brutes	9,357,125	10,966,871	12,630,430	14,007,049
" nettes	$3,438,931	4,291,834	4,971,624	5,311,170
" voyageurs	$8,932,913	10,438,000	12,013,421	13,233,724
" marchandises	$216,022	288,105	344,367	346,021
" postes et messageries	$31,753	35,041	41,951	54,883
" autres sources	$176,435	205,724	233,190	372,421
Total des frais d'exploitation	$5,918,194	6,675,037	7,373,251	8,695,880
Entretien de la voie et des bâtiments	$629,656	608,767	765,684	912,929
Coût de la force motrice	$1,240,001	1,242,075	1,412,358	1,803,723
Entretien des wagons	$747,073	894,460	1,060,783	1,118,925
Frais généraux et d'exploitation	$3,301,462	3,929,733	4,498,424	4,860,303
Total du nomb. de milles parc. par les wagons.	45,959,101	50,618,836	53,361,227	56,964,881
Voyageurs transportés	203,467,317	237,655,074	273,999,404	299,099,309
Tonnes de marchandises transportées	510,350	506,024	479,731	732,475

—	1909.	1910.	1911.	1912.
Total du nombre de milles	988·97	1,047·07	1,223·73	1,308·17
Capital versé	$91,604,989	102,044,979	111,532,347	122,841,946
Recettes brutes	$14,611,484	17,100,789	20,356,952	23,499,250
" nettes	$4,962,501	5,383,276	6,592,335	5,937,031
" voyageurs	$14,080,755	16,125,995	19,130,376	22,007,750
" marchandises	$386,092	575,537	744,179	1,025,372
" postes et messageries	$110,452	68,604	88,233	78,819
autres sources	$34,185	51,241	100,930	67,022
Total des frais d'exploitation	$8,885,235	10,121,781	12,096,134	14,266,675
Entretien de la voie et des bâtiments	$643,135	797,895	920,875	1,228,972
Coût de la force motrice	$1,445,227	1,586,927	2,001,543	2,535,576
Entretien des wagons	†$1,184,287	4,814,762	5,768,085	6,770,560
Frais généraux et d'exploitation	$5,612,041	1,406,943	1,610,099	1,871,627
Total du nomb. de milles parc. par les wagons.	60,152,846	65,249,166	72,618,806	82,070,064
Voyageurs transportés	314,026,671	360,964,876	426,296,792	488,865,682
Tonnes de marchandises transportées	....	852,294	1,228,362	1,435,525

*On a compris par erreur les doubles-voies de garage. †Entretien.

ACCIDENTS.

Année.	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	488,865,682	30,554,180	156,287

Des détails au sujet des chemins de fer électriques se trouveront parmi les tableaux qui constituent le corps du présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

J. L. PAYNE,

Controleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1912.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Alberta Railway and Irrigation Co. (maintenant Can. Pac. R'ly.)	De Lethbridge, district d'Alberta, jusqu'à Coutts, frontière internationale	64·61	
	De Stirling à Cardston	47·21	
			111·82
Albert méridion. (abandonné)	Embranch. Harvey, de la Jonction à Alma, N.-B	16·00	
	Embranch. Harvey d'Albert, à Harvey-Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Algoma Central et Baie-d'Hudson	Du Saut Sainte-Marie à Rand—Ligne principale	85·00	
	Embranch.—De Michipicoten au lac Hawk	26·04	
	Autres embranchementss	23·34	
			134·38
Algoma Est, autrefois Manitoulin et North-Shore	Sudbury à Crean-Hill	....	22·70
Atlantiq., Québec et Occiden.	Paspébiac à l'extrémité de la voie	....	52·25
Baie des Chaleurs dans le rés. de l'Atl. et du lac Supérieur, (mainten. Québec Oriental).	De la station Matapédia sur l'Int. à Paspébiac	....	100·00
Ch. de f. de la Baie-de-Quinté.	De Deseronto à Bannockburn	76·00	
	" à l'ouest de Deseronto	2·00	
	De Yarker à Sydenham	11·39	
			89·39
Bedlington et Nelson	De la frontière internationale à Port-Hill à la jonction du ch. de f. C.-P. à Creston, et de la jonction avec le ch. de fer C.P. à Sirdar jusqu'à Kuskanook	....	15·30
Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	De la frontière internationale à Bannerman jusqu'à Brandon, Man	....	69·45
Bessemer et Baie Barry	(Pas en opération)	....	5·00
Yukon britannique	De White-Pass à l'embranchement de Whitehorse	90·32	
	Macrae à Pueblo	10·80	
			101·12
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur le chemin de Intercolonial, à Bouctouche, N.-B	....	32·00
Brockville, Wesport et Nord-Ouest (C.N.C.)	De Brockville à Westport, Ont	....	45·00
Bruce-Mines et Algoma	De la ville de Bruce-Mines à Rock-Lake Mine	....	17·28
Canada-Atlantique, y compr. ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, maintenant dans le réseau du G.-Tronc.	De la ville d'Ottawa au raccordement avec le G.-T. à Lacolle et à la frontière des E.-U. Traverse le Saint-Laurent au pont du Côteau. Se relie au G.-T. au Coteau et à Lacolle, et à Ottawa jusqu'à Dépôt-Harbour, près de Parry-Sound	....	396·41
Comtés Centre Loué au Canada Atlantique	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	22·24	
	De South-Indian, sur le Can.-Atlantiqu, à Rockland.	16·25	
			38·49
Canadian-Northern	De Port-Arthur à la rivière à La-Pluie	284·80	
	De la frontière internationale à Paddington	106·60	
	De Beaver à Edmonton	749·10	
	Embranch.—Twin-City-Junction à Gunflint-Lake	73·30	
	" Carman-Junction à Somerset	78·90	
	" Neepawa-Junction à McCreary-Junction	70·40	
	" Jonction du Nord à Prince-Albert	360·50	
	" Sifton-Junction à Winnipegosis	20·70	
	" Emerson à South-Jonction	72·70	

Tableau 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian-Northern—*Suite.*	Voie de transfert de Winnipeg	15·20	
	Embranch.—Rossburn-Junction à Ross-Jct	190·60	
	" Greenway à Adelpha	51·80	
	" Arizona-Junction à Jonction C. N.	298·80	
	" Brandon-Junction à Carberry	22·90	
	" St-James à Gypsumville	156·70	
	" Hartney à Virden	37·00	
	" Battleford à Battleford-Junction	8·00	
	" Edmonton-Junction à Mornville	21·50	
	" Edmonton à Stony-Plains	21·00	
	" Oakland à l'extrémité de la voie	34·50	
	" Thunderhill-Junction à Preeceville	72·10	
	" Dalmeny N. à Laird	27·80	
	" Paddington à Birdshill	8·70	
	" Saskatoon à Alsask	169·80	
	" Strathcona à Edmonton	7·22	
	" Rivière Ocre à la fin de la voie	15·00	
	" Jonct. de la Baie d'Hudson à Le-Pas	87·50	
	" Hallboro à Beulah	75·00	
	" Prince-Albert à Blaine-Lake	64·00	
	" Luxton à Bienfait	16·30	
	" Battleford Nord à Edom	38·30	
	" Maryfield à Radville	139·80	
	" Vegreville à Drumeller	173·40	
	" Delisle à McRorie	45·80	
	" Shellbrook à Big-River	56·50	
			3,672·22
Canada-Southern	Ligne-mère—Windsor, Ont., au pont suspendu, chutes de Niagara	226·18	
	Embr. Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg.	16·83	
	" St-Clair—St-Clair-Junction à Courtwright	60·48	
	" Fort-Erié—Fort-Erie à Welland-Junction	17·50	
	" d'Erié à Niagara—Vieux Fort Erie à Niagara.	30·60	
	" Oil-Springs—Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Loué	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
"	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	15·95	
			380·04
Canada Orient, maint. comp. d. le ch. de fer Intercolonial.	Ci-devant Northern et Western of New-Brunswick... De Fredericton à Loggieville	125·00	
Pacifique Canadien—Possédé	Ligne principale—Montréal à Vancouver	....	2,903·00
	Embranch.—Dunmore à Crowsnest	209·50	
	" Québec à Jonction St-Martin	159·80	
	" Jonction des Piles aux Grandes Piles	26·90	
	" Jonction de Berthier à Berthier	2·10	
	" Lanoraie à St-Félix	16·60	
	" Jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13·30	
	" " " à St-Eustache	6·00	
Montréal et Occidental	" St-Jérôme à Labelle	66·90	
	" Jonction de St-Lin à St-Lin	15·10	
	" Stn. Buckingham au village Buckingham.	3·20	
Ch. d. f. Brockville et Ottawa	" Carleton-Junction à Brockville	44·90	
	" Sudbury au Saut St-Marie	179·30	
	" Sudbury aux mines de cuivre	5·60	
	" Dyment à Ottamine	6·90	
	" Molson au Lac-du-Bonnet	21·50	
	" McGregor à Varcoe	55·50	
	" Whittier-Junction à Emerson	63·80	
	" Rugby-Junction à Manitou	100·30	
	" Rugby-Junction à Gimli	56·50	
	" Rosenfeldt à Gretna	13·80	
	" Rugby-Junction à Arborg	74·40	
	" Rudyard à Kaleida	6·50	

TABLEAU 1 = Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique Canadien—*Suite*....	Embranchement de Souris. Kenmay à Estevan..................	156·20	
	Embranchement de Souris. Glenboro' à Souris..................	46·00	
	Embranchement de Souris. Deloraine à Napinka..................	18·60	
	Embranch-Schwitzer-Junction à Regina..............	210·20	
	" North-Portal à Pasqua..................	160·60	
	" New-Westminster-Jct. à NewWestminster	8·20	
Colonisation du Lac Témiscamingue..................	" Mattawa à Kippewa..................	47·20	
	" Mission-Junction à Sumas..................	10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head..................	27·40	
	" Vancouver à Coal-Harbour..................	1·20	
	" Three Forks à Sandon..................	4·30	
	" Wood Bay à Windy Gates..................	32·40	
	" Cranbrook à Kimberly..................	19·30	
	" Deloraine à Lyleton..................	37·40	
	" Fernie à Fernie Mines..................	5·00	
	" Kirkella à Hardisty..................	561·30	
	" Marysville Junction à Marysville..........	0·90	
	" Crowsnest à Kootenay Landing..........	182·00	
	" Selkirk Junction à Selkirk..................	1·30	
	" Wolseley à Reston..................	122·40	
	" Lauder à Tilston..................	28·90	
	" Bolton Junction à Romford..................	227·00	
	" Moosejaw à Outlook..................	118·10	
	" Stoughton à Ogerna..................	88·60	
	" Langdon à Acme..................	39·80	
	" Kipp à Aldersyde..................	84·90	
	" Kerrobert à Macklin..................	46·10	
	" Molson à Whittier..................	43·60	
	" Kerrobert à Rosetown..................	57·80	
	" Valeport à Bulyea..................	18·80	
	" Regina à Colonsay..................	133·10	
	" Irricana à Standard..................	36·50	
	" Montana à Coutts..................	66·30	
	" Stirling à Cardston..................	47·30	
			3,837·10
	Longueur totale des voies possédées.	....	6,740·10
Lignes louées..................	Atlantique et Nord-Ouest (Canada)—		
	De l'extrémité sud du pont de Lachine jusqu'à la frontière du Maine, Qué.......... 181·90		
	Eganville Jct. à Eganville, Ont........... 19·20		
		201·10	
	Saint-Laurent et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott, Ont.................... 51·70		
	Chaudière Junction à la rue Sussex, Ottawa 6·60		
		58·30	
	Ontario et Quebec—		
	Montréal (gare Windsor) Montréal-Jct..... 4·80		
	Mile-End à Adirondack Jct.................. 10·00		
	St-Luc Jct. à Western Jct.................. 2·10		
	Jct. de Montréal à Toronto (gare Union)... 338·90		
	Leaside Jct. " " .. 5·30		
	London à Windsor.......................... 112·60		
		473·70	
	Credit-Valley—		
	Toronto Junction à St-Thomas............. 116·80		
	Streetsville Junction à Melville Jct......... 31·60		
	Cataract à Elora.......................... 27·30		
		175·80	
	West Ontario Pacific—Woodstock à London..	26·70	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique Canadien—*Suite.* Lignes louées	Toronto, Grey et Bruce—		
	Toronto-Junction à Owen-Sound........... 116·40		
	Orangeville-Junction à Teeswater.......... 67·80		
	Wingham-Junction à Wingham............. 4·50		
	Du réserv. de Mount-Forest à Mount-Forest 1·20		
		189·90	
	Guelph-Junction—		
	Guelph-Junction sur le ch. de fer Credit-Valley à Guelph..................................	15·30	
	Joliette et Brandon—		
	De St-Felix to St-Gabriel de Brandon.............	11·00	
	Montreal et Ottawa—		
	Vaudreuil à Jct. du Canada Atlantique.... 86·70		
	DeRigaud à Pointe Fortune............... 6·80		
		93·50	
	Lindsay, Bobcaygeon à Pontypool—		
	De Burketon-Junction à Bobcaygeon..............	38·70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—		
	Hamilton-Junction à Hamilton.....................	2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—		
	De la ligne-mère du ch. de fer P.C. à sa jonction avec l'em. des G.P. jusq. Cap-de-la-Madeleine...	2·30	
	Nouveau-Brunswick—		
	De Woodstock à la frontière du Maine..... 59·40		
	De Newburg-Junction à Gibson........... 59·10		
	D'Aroostook Junction à Edmundston...... 57·10		
		175·60	
	Saint-Jean et Maine—		
	De Vanceboro à Saint-Jean................. 90·30		
	De Fairville à Saint-Jean-Ouest........... 3·40		
		93·70	
	Frédéricton—		
	Do Fredericton-Junction à Frédéricton.............	22·10	
	Nouveau-Brunswick et Canada—		
	De McAdam-Junction à St-Stephen....... 33·90		
	De Watt Junction à St-André.............. 27·50		
	De McAdam-Junction à Woodstock......... 51·10		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine 5·00		
		117·50	
	Chemin de fer St-Etienne et Milltown—		
	De St-Etienne à Milltown..........................	4·60	
	Tobique Valley—		
	Perth-Centre à Plaster-Rock......................	27·50	
	Manitoba et Nord-Ouest—		
	Portage-la-Prairie à Lanigan............... 348·50		
	Binscarth à Russell......................... 11·30		
	Bradenbury Sud.............................. 1·00		
	Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Gauthier Junction................ 18·20		
		379·00	
	Colonisation Manitoba Southwestern—		
	De Manitou à Deloraine.................... 100·60		
	De Rugby-Junction à Glenboro'........... 102·70		
	De Elm Creek e Carman.................... 12·20		
		215·50	
	Great-Northwest-Central—		
	De Chater à Miniota........................ 71·00		
	De Forrest à Lenore......................... 40·70		
		111·70	
	British Columbia Southern—		
	De Nelson à Proctor........................ 20·40		
	De Yahk à Kingsgate........................ 10·50		
		30·90	

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Miles.	Total.
Pacifique Canadien—*Suite.*				
Lignes louées..............	Colonisation du Nord—			
	Labelle à Mont-Laurier..........................		58·00	
	Shuswap et Okanagan—			
	Du raccordement avec le chemin de fer Pacifique Canadien à Sicamous au lac Okanagan..........		50·80	
	Nakusp et Slocan—			
	Nakusp, sur le lac La-Flèche, aux Trois-Fourches du ruisseau Carpenter, C.-B....................		36·40	
	Columbia et Western—			
	De Castlegar-Junction à Midway..........	100·90		
	De Castlegar-Junction à Rossland..........	29·30		
	Route muletière jusqu'à Smelter-Junction.	1·40		
	Emb. des Mines, y com. Rossland à LeRoi	25·10		
			156·70	
	Kootenay et Arrowhead—			
	Lardo à Gerrard..................................		33·20	
	Columbia et Kootenay—			
	Nelson à Robson..........................	27·40		
	Embranchement de la rivière Kootenay...	·80		
	De Slocan-Junction à Slocan..............	31·30		
			59·50	
	Iles Vancouver et Lulu—			
	Vancouver à Steveston....................	16·90		
	Prolongement d'Eborne....................	10·00		
			26·90	
	Calgary et Edmonton—			
	De Calgary-Junction à Strathcona.........	190·60		
	" à Macleod-Junction..	107·20		
	Wetaskiwin à Hardisty....................	100·30		
	Lacombe à Coronation.....................	106·70		
			504·80	
	Ottawa-Northern et Occidental—			
	De Hull à Waltham........................	77·90		
	De Hull-Junction à Maniwaki..............	80·70		
			158·60	
	Tillsonburg, lac Erié et Pacific—			
	D'Ingersoll à Port-Burwell................	33·40		
	D'Embro à Ingersoll.......................	9·30		
			42·70	
	Guelph et Goderich—			
	De Guelph à Goderich......................	80·20		
	De Linwood-Junction à Listowel...........	16·20		
			96·40	
	Nicola, Kamloops, et Similkameen—			
	De Nicola à Spence's-Bridge..........................		47·00	
	Walkerton et Lucknow—			
	De Walkerton à Saugeen-Junction..................		37·60	
	Baie Georgienne et Seaboard—			
	Port McNicoll à Coldwater........................		13·30	
	St. Mary's et Ontario-Ouest—			
	D'Embro à St. Mary's............................		15·70	
	Montagne d'Orford—			
	D'Eastman à Windsor.....................	36·00		
	D'Eastman à Troy-Junction...............	23·40		
			59·40	
	Vallée de St-Maurice—			
	Trois-Rivières à Grand-Mère......................		27·30	
	Nouveau-Brunswick méridional—			
	Shore Line Junction à Bay Shore Junction..........		81·00	
	Longueur totale des lignes à bail............			3,972 30
	" " possédées.........		....	6,740 10
	" dans le réseau du P. Can....		....	10,712·40

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Chemins de fer du gouvernement canadien.	Intercolonial—		
	De Halifax à la Jonction Sainte-Rosalie	796·04	
	Embranchement de Dartmouth	12·00	
	De Truro à Sydney	214·27	
	De la Pointe-du-Chêne à Saint-Jean	101·29	
	Embranchement d'Indian-Town	21·95	
	De la jonction Saint-Léonard à Nicolet	14·70	
	Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·19	
	De la jonction Saint-Charles à Chaudière-Jonction	16·73	
	Embranchement Dalhousie	6·28	
	De Pictou à Oxford-Junction	69·39	
	De Brown's-Point à Stellarton	11·90	
	De New-Glasgow-Junction à Pictou-Landing	8·18	
	De Pugwash-Junction à Pugwash	4·54	
	De Frédéricton à Loggieville	124·80	
	Embranchement Sydney-Mines	7·07	
	De Ferrona-Junction à Sunny-Brae	12·48	
	Embranchement pour marchandises	35·08	
			1,462·89
	Embranchement de Windsor (32 milles) du ch. de fer Int. expl. par le ch. de Dominion-Atlantic		
	Ile du Prince-Edouard—		
	Ligne-mère—Tignish à Georgetown	158·60	
	De Charlottetown à Murray-Harbour	52·30	
	Embranch.—Mount-Stewart à Souris	39·33	
	" Montague-Junction à Montague	6·20	
	" Emerald au Cap-Traverse	12·90	
			269·33
			1,732·22
Canadian-Northern-Ontario	De Toronto à Parry-Sound	145·40	
	De Parry-Sound-Junction à Sudbury-Junction	112·50	
	De Sudbury-Junction à Ruel	65·70	
	De Don-Est à Desoronto	133·90	
	Embranchements	20·19	
	Rameaux	14·66	
			492·35
Canadian-Northern-Québec	De Québec à Montréal	176·07	
	De Joliette à Hawkesbury	67·05	
	Garneau-Junction à Rivière à Pierre-Jct'n	39·84	
	Saint-Jérôme-Junction à Huberdeau	45·28	
	Saint-Jacques-Junction à Rawdon	15·88	
	Shawinigan-Junction aux chutes	3·41	
	Lorette-Junction à Transcontinental-Jct	5·30	
	Hedleyville-Junction à rivière Montmorency	7·22	
	Rameaux	9·22	
			369·27
Ch. de fer du Cap-Breton	De Pointe-Tupper à Saint-Pierre	30·00	
	Terminus à Saint-Pierre	1·00	
			31·00
Caraquet	De Gloucester-Junction, chemin de fer Intercolonial à 5 milles au sud de Bathurst-Station, vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs à Shippigan-Harbour, N.-B.	....	68·00
Carillon et Grenville	Carillon à Grenville, Qué., se raccordant aux deux termini avec les vapeurs de la compagnie de Navigation de la rivière Ottawa (largeur de la voie, 5 pieds 6 pouce)	....	13·00
Central Ontario	De Picton à Trenton-Junction	32·17	
	De Trenton-Junction à Coe-Hill	72·60	
	De Ormsby-Junction à Maynooth	35·36	
			140·13

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc. – *Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Crows Nest Southern........	De la frontière, internat., Gateway, à Michel, C.-B..	....	74·18
Cumberland Railway and Coal Company (ci-devant Spring Hill et Parrsboro')..	De Spring-Hill Junction, chemin de fer Intercolonial, aux houillères de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy..................................	....	32·00
Dominion Atlantic, y compris Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis Valley et bail de l'embranchementdeWindsor de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse.	Windsor à Yarmouth..................................	170·78	
	Embranchements—		
	Wilmot à Torbrook..................................	5·26	
	DeKentville à Kingsport, sur le bassin de Minas, (ci-devant chemin de fer de Cornwallis Valley)..	14·15	
	Embranchement de Windsor de l'Intercolonial—De Windsor et Windsor-Junction, chemin de fer Intercolonial 14 milles à partir d'Halifax, à bail	31·47	
	De Windsor à Truro..................................	57·35	
			279·01
Eastern British Columbia....	DeCorbin à McGillivray, C.-B..........................	14·00	
	Embranchements..................................	2·00	
			16·00
Elgin et Havelock............	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial; de là à Havelock, dans le comté de King, N.-B.......	27·00	
	Havelock à Keith's-Mills..............................	1·00	
			28·00
Essex Terminal.............	De Grand Trunk Jct. à Sandwich......................	8·50	
	Embranchement de Windsor..........................	1·50	
			10·00
Esquimalt et Nanaïmo.......	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver..........	....	78·00
Chemin àe fer Frédéricton et pont Ste-Marie, maintenant sur l'Intercolonial..........	Sur la riv. St-Jean, se raccordant au ch. de fer de Frldéricton à Frédéricton avec le ch. de fer du Nouv.-Brunswick et le ch. de f, Canada-Eastern à Ste-Marie		
Grand-Tronc (possédé)—			
Division est..............	....	722·88	
Division nord.............	....	893·59	
Division centre...........	....	1,080·59	
Division méridionale......	....	245·55	
			2,942·61
A bail et en partie possédé...	Chemin de fer Buffalo et lac Huron.................	....	
	De Fort-Erie à Goderich..............................	161·30	
			161·30
	Longueur totale des lignes possédées et à bail....	....	3,103·91
Tunnel Saint-Clair et abords.	Sur la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron —raccordant le chemin de fer Grand-Tronc aux chemins de fer de l'état du Michigan..............	....	2·25
	(Lougueur du tunnel entre les portails, 6,000 pds, cylindriques dans la section, avec diamètre intérieur de 19 pds 10 pces.		
Grand Tronc Pacifique..	En voie de construction. (*Voir* Introduction.)		
Rive du golfe, maintenant Caraquet.	De la jonction avec le chemin de fer Caraquet à Pokemouche jusqu'à Tracadie......................	....	16·78

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Halifax et Southwestern, ci-devant Nova Scotia Southern, y compris Central Nova Scotia, Halifax et Yarmouth, Middleton, Victoria Beach, Liverpool et Milton	Halifax à Yarmouth	246·60	
	Mahone-Junction à Lunenburg	7·00	
	Bridgewater-Junction à Port Wade	92·50	
	New-Germany-Junction à Caledonia	22·10	
	Liverpool à Rapid-Falls	4·85	
	Nictaux à Torbrook Mines	4·16	
	Shelburne au quai de Battery-Point	1·11	
			378·32
Hereford	De la frontière internationale à Lime-Ridge, Québec, se reliant au ch. de fer Pacifique Canadien à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale et Québec-Central à Dudswell		52·18
Ch. de fer interprovincial, pont et abords, maintenant compris dans l'Ottawa, Northern et Western	A trav. la rivière Ottawa, dans la wille d'Ottawa. 1·40		
Irondale, Bancroft et Ottawa	De la jonction avec le ch. de fer Grand-Tronc, près Kinmount Station, à jonction avec Central-Ontario.		51·00
Inverness et Richmond, maintenant Inverness Ry. and Coal Co	Inverness à Point-Tupper-Junction		60·91
Kaslo et Slocan (C.P.C.)	De Kaslo à McGuigan, C.-B	23·18	
	Embranchements	0·19	
			23·37
Kent Northern	Richibucto, N.-B., à Kent-Jct., c. de f. Intercolonial		27·00
Kettle Valley	Carson à Lynch-Creek, B.-E		22·20
Kingston et Pembroke	Ligne-mère, Kingston à Renfrew	103·40	
	Embranch. Glendower—Bedford à Zanesville-Mine	4·10	
	" Robertsville—A Robertsville-Mines	0·90	
	" A Doran's-Mills, Charcoal-Works McLaren's-Mills, Bethlehem-Iron-Mines, Lavant Mills, Clyde-Forks-Mills, Wilson's-Mine, Carswell's-Mills, William's-Mine, Cameron-Bay	1·40	
	(Se raccorde au Grand-Tronc à Kingston, au Pacifique Canadien à Sharbot-Lake et à Renfrew)		
			109·80
Klondike Mines	Dawson-City à Sulphur-Springs		31·81
Lenora Mount Sicker	Lenora-Mines à Crofton, C.-B		12·00
Lotbinière et Mégantic	Lyster-Station, Grand-Tronc, à Saint-Jean des Chaillons		30·00
Lac Erié et rivière Détroit	Walkerville, Ont., à Saint-Thomas	126·78	
Erié et Huron	Rondeau à Sarnia	72·03	
			198·81
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley sur le lac Erié		23·66
Rivière Maganetawan	Burks-Falls, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à la rivière Maganetawan		1·91
Maritime Coal, Railway and Power Co	Maccan à Joggins Coal Mines		15·00
The Manitoba Ry., ci-devant The Northern Pacific and Manitoba, the Winnipeg Transfer Ry., the Portage and Northwestern, the Waskada and Northeastern loué au gouvernement du Manitoba et exploité par le Canadian Northern	De la frontière internationale à Winnipeg et embran.		350·68

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Marmora Ry. and Mining Co., exploité par Central Ontario	De la jonction du Central-Ontario à Wanston	....	9·60
Midland of Nova Scotia (ci-devant Stewiacke Valley)..	De Windsor à Truro, N.E., *voir* Dominion-Atlantic Railway.		
Vallée de Massawippi	De Lennoxville à la frontière Vermont, où il se raccorde avec le ch. de fer des rivières Passumpsic et Connecticut; se raccorde aussi avec le Grand-Tronc C.P.C. à Lennoxville	31·95	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	3·51	
			35·46
Mid. of Man. maint. Gr-Nord.	De la frontière internationale à Gretna jusqu'à Portage-la-Prairie	76·52	
	De la frontière internationale près Haskett à Morden..	15·25	
			91·77
Midland of Manitoba	Terminus à Winnipeg	....	6·05
Montréal et Vermont Jct	Du raccordement avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le ch. de fer Vermont et Canada à frontière du Vermont ; se raccorde aussi Stanbridge avec le chemin de fer Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale	Raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert jusqu'à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
	De Farnham à Freligsburgh	18·00	
			58·60
Montréal et Atlantique (ci-devant Southeastern)	Ligne-mère—Farnham à Richford sur la frontière internationale	43·70	
	Drummondville-Junction à Drummondville	59·20	
		102·90	
	A bail—Lac-Champlain et Jonction Saint-Lawrence.—De Stanbridge à Saint-Guillaume	60·50	
			163·40
	(Se raccorde aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, Stanstead, Shefford et Chambly)...		
Morrissey, Fernie et Michel..	De Swinton àCarbonado, C.B., et ligne à bail	....	10·85
Napierville-Jonction	De Saint-Constant-Junction à Rouse's-Point	....	27·06
Nelson et Sheppard	De Troup-Junction à Waneta, sur la frontière international, C.-B	....	55·42
New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., maint. Nova Scotia Steel and Coal Co...	Maintenant compris dans le ch. de fer Intercolonial..	....	
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edward	De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au cap Tormente	....	36·00
Nouveau-Brunswick Coal and Railway Co	De Norton à Minto	....	58·00
New Brunswick Southern (maintenant Can. Pacific)..			
New-Westminster Southern..	De Douglas à South-Westminster	....	23·73
North Shore	Adamsville à Mount-Carlyle	....	8·63
Nosbonsing et Nipissing	Du Lac Nosbonsing au lac Nipissing	....	5·50
Montagne d'Orford (maintenant C.P.R			
Ottawa et New York	D'Ottawa à la frontière internationale près de Cornwall	....	56·90
Pembroke Southern (loué au Canada-Atlantique)	De Pembroke à Golden-Lake	....	21·36

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Phillipsburg Ry. and Quarry Co	De la station Stanbridge du ch. de fer Pac.-Can. et Central-Vermont, Phillipsburg, comté de Missisquoi	....	6·00
Pontiac et Renfrew	De la station de Wyman sur le ch. de fer Jonction de Pontiac du Pac. aux m. de fer Bristol, c. de Pontiac	....	4·25
Embrancement Princeton Washington Co., R., (E.-U.) maintenant Main Central	De la frontière internationale près de Waring à la frontière internationale de Woodland	....	5·10
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (dans le réseau du Canadian-Northern)	Du ch. de fer Pac.-Can. à Régina, allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et à Prince-Albert	....	250·02
Pont de Québec et abords de raccordement aux chemins de fer	(Traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec, en voie de construction, 10 milles.)		
Québec et lac Saint-Jean	De Québec à Chambord-Junction	176·00	
	De Chambord-Junction à Chicoutimi	51·00	
	De Valcartier à Clarks	5·50	
	De Chambord-Junction à Roberval	13·30	
	De La Tuque-Junction à La Tuque	39·70	
	Roberval au quai de Roberval	1·00	
			286·50
Québec-Central	Grande-ligne—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, ch. de fer Intercolonial à 5 milles de Lévis, Québec	138·00	
	De Beauce-Junction à Ste-Sabine	55·00	
	Tring-Mégantic—Tring-Junction à Mégantic	60·00	
	(Raccorde aux chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Boston et Maine à Sherbrooke.)		
			253·00
Québec et Nouv.-Brunswick	De Chaudière-Junction à Connors, N.-B., 135 milles (3 milles en voie de construction.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix, maint. Québec Ry., Light and Power Co.	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, au Cap-Tourmente	....	27·50
Québec-sud, comprenant le chemin de fer de la Vallée de l'Est du Richelieu et des Comtés-Unis	Noyan-Junction à Bellevue-Junction	80·82	
Et ch. de fer de la Rive-Sud	De Fortierville-Junction avec le Grand-Tronc à St.-Lambert	109·69	
	Jonction Saint-Constant à Jonction Napierville	1·40	
			191·91
Red-Mountain	De la frontière internationale à Patterson, C.-B., à Rossland	....	9·59
Restigouche et Occidental, maintenent International du Nouveau-Brunswick	De Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard	....	112·00
Rutland et Noyan	De la frontière internationale à Noyan Junction	....	3·39
Stanstead, Shefford et Chambly	Du raccord. avec le ch. de fer Jct. de Montréal et Vermont près de St-Jean, vers l'est jusqu'à Waterloo	....	43·00
Prolong. du pont et du ch. de fer de St-Jean, maintenant loué au ch. de fer Can.-Pac.	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean sur un pont à armature en acier, et raccordant le ch. de fer Intercolonial avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick C.C.P. compris dans le réseau du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2 00 milles.		

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. 66, milles dont 6 milles sont construits	....	
Salisbury et Albert (ci-devant ch. de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B	....	45·00
Schomberg et Aurora	Du lac Bond, Ont., à Schomberg	....	14·40
Saint-Laurent et Adirondack	Du raccordement avec le Canada Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique Canadien à Adirondack-Junction	12·90	
	A bail—Valleyfield à Beauharnois	13·30	
			46·12
Saint-Martin	De Hampton à Saint-Martin	....	30·00
Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)	Sydney-Harbour à Louisbourg-Harbour	39·17	
	Embranchement des houillères	25·65	
	Rameaux	2·29	
			67·11
Rivière Sainte-Marie, maintenant Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta			
Témiscamingue et Ontario-Nord	De North-Bay à Cochrane	252·80	
	Englehart à Charlton	7·80	
	Cobalt à Kerr-Lake	3·90	
	Haileybury à Moore's-Cove	1·64	
	Chutes de l'Iroquoise à Timmins	33·20	
	Liskeard au lac Témiscamingue	·90	
	De North-Bay-Junction à Nipissing-Jct	2·04	
			302·28
Mille-Iles	De Gananoque sur le fleuve Saint-Laurent, à la jonction des Mille-Iles	....	6·33
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick	81·00	
	Embr.—d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Tillsonburg, lac Erié et Pacifique	De Port-Burwell à Ingersoll, maintenant compris dans le chemin de fer du Pacifique-Canadien	....	
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et lac Erié	Du raccordement de Waterford avec le Canada Southern à celui de Welland avec le Canada-Southern traversant la ville de Hamilton	79·88	
	De Hamilton au raccordement du Grand-Tronc	0·27	
			80·15
Victoria et Sydney	De Victoria à Sydney, C.-B	....	15·97
Victoria, chemin de fer et bateau-passeur	Ville de Victoria	....	·99
Vancouver, Victoria et Oriental	Laurier à Danville	16·47	
	Grandes-Fourches-Jonction à Phœnix	25·82	
	Grandes-Fourches aux hauts-fourneaux de Granby	4·74	
	Midway à la frontière internationale	28·89	
	Chopaka à Coalmont	71·27	
	Frontière internationale à S. Westminster	21·05	
	" " Port-Guichon	46·60	
	New-Westminster à Vancouver	14·79	
	Burrard-Inlet à Vancouver	1·93	
			231·56
Houillères de Wellington	D'Union-Bay à Cumberland	....	10·75
York et Carleton	Du raccordement avec le ch. de fer Canada-Eastern, à Cross-Creek-Station à Ryan-Brook, N.-B	....	10·50
	Longueur totale du parcours	....	26,727·23

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Voie unique. Lignes représentées par le capital-actions. Ligne-mère.	3 Lignes représentées par le capital-actions. Embr. et rameaux	4 Lignes de compagnies propriétaires.	5 Lignes exploitée à bail.	6 Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	7 Lignes exploit. en vertu des droits de circulation.	8 Total des milles exploités.
1	Alberta Railway and Irrigation Co., maintenant ch. de fer Pacifiq.-Can.	111·29	0·53				1·60	113·42
2	Algoma-Central et Hudson-Bay	111·04	23·34					134·38
3	Algoma Eastern.	22·70					3·25	25·95
4	Atlantic, Quebec & Western.	52·25					1·75	54·00
5	Baie de Quinté	78·00	11·39				19·00	108·39
6	Bedlington & Nelson	15 30					8·67	23·97
7	Bessemer & Barrys Bay (†)	5·00						5·00
8	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	69·45						69·45
9	British Yukon	85·80	15·32					101·12
10	Brockville, Westport & Northwestern.	45·00						45·00
11	Bruce Mines et Algoma (†)	17·28						17·28
12	Canada Southern	226·18	153·86				16·76	396·80
	Chemins de fer de l'Etat—							
13	Intercolonial	1,427·81	35·08				40·30	1,503·19
14	Ile-du-Prince-Edouard	150·90	118·43					269·33
15	Canadian-Northern	1,140·50	2,531·72		350·68	250·02		4,272·92
16	" " Ontario	457·50	34·85				3·80	496·15
17	" " Québec	243·12	126·15				58·60	427·87
18	Canadien-Pacifique	2,903·00	3,588·20	2,660·30	1,376·50	184·40	37·30	10,749·70
19	Carillon et Grenville (†)	13·00						13·00
20	Cape-Breton	31·00						31·00
21	Caraquet	68·00			16·78			84·78
22	Central Ontario	140·13			9·60			149·73
23	Crows Nest Southern	74·18						74·18
24	Cumberland Ry., & Coal Company	32·00						32·00
25	Dominion Atlantic	170·78	76·76		31·47		14·42	293·43
26	Eastern, C.-B	14·00	2·00					16·00
27	Elgin et Havelock	28·00						28·00
28	Esquimalt et Nanaïmo	78·00						78·00
29	Essex-Terminal	8·50	1·50					10·00
30	Grand-Tronc.	2,942·61				161·30	13·94	3,117·85
31	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	396·41			59·85			456·26
32	*Grand-Tronc Pacifique	*						x
33	Halifax et South-Western	246·60	131·72				2·30	380·62
34	Hereford	52·18						52·18
35	International du Nouveau-Brunswick.	112·00						112·00
36	Inverness Railway & Coal Co	60·91						60·91
37	Irondale, Bancroft & Ottawa	51·00						51·00
38	Kaslo et Slocan	23·37						23·37
39	Kent-Northern	27·00						27·00
40	Kettle-Valley	22·20						22·20
41	Kingston et Pembroke	103·40	6·40					109·80
42	Klondike-Mines	31·81						* 31·81
43	Lac Erié et rivière Détroit (Père Marquette)	198·81					136 78	335·59
44	London et Port Stanley	23·66						23·66
45	Lotbinière et Mégantic	30·00						30·00
46	Midland of Manitoba	6·05					69·02	75·07
47	Maganetawan River	1·91						1·91
48	Manitoba Great Northern	91·77					0·99	92·76
49	Maritime Coal, Railway & Power Co.	12·00	3·00					15·00
50	Massawippi Valley	35·46					2·95	38·41
51	Montréal et Atlantique	102·90			60·50			163·40
52	Montréal et ligne Provinciale	50·00	8·60					58·60
53	Montréal et Vermont-Junction	23·60						23·60

† Non exploitée durant l'année. * En voie de construction—1,448·37 milles de voie posée.

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1912—Toutes les voies ferrées.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	
		Deuxième voie.							
Rails.		Lignes representées par le capital-actions.		Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées en vertu de droits de circ.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Fer.	Acier.	Ligne mère.	Embranch et rameaux.				Fer.	Acier.	
	111·82								1
	134·38								2
	22·70								3
	52·25								4
	89 39								5
	15·30								6
	5·00								7
	69·45								8
	101·12								9
	45·00								10
	17·28								11
	380·04	226·18	16.86		1·77	244·81		243·04	12
	1,462·89	24·60	2·10		37·60	64·30		26·70	13
	269·33								14
	4,272·92								15
	492·35								16
	369·27	0·80				0·80		0·80	17
	10,712·40	560·50		193·70		754·20		754·20	18
	13·00								19
	31·00								20
	84·78								21
	149·73								22
	74·18								23
	32·00								24
2·84	276 17								25
	16·00								26
	28·00								27
	78·00								28
	10·00								29
	3,103·91	706·81				706·81		706·81	30
	456·26	0·88				0·88		0·88	31
	*								32
	378·32								33
	52 18								34
	112·00								35
	60·91								36
	51·00								37
	23·37								38
	27·00								39
	22·20								40
6·40	103·40								41
	31·81								42
	198·81								43
	23·66								44
	30·00								45
	6·05								46
	1·91								47
	91·77								48
	15·00								49
	35·46								50
	163·40	6·40				6·40		6·40	51
	58·60								52
	23·60								53

Tableau 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

	1	2	3	4	5	6	7	8
		Voie unique.						
		Lignes representées par le capital-actions.						
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Ligne mère.	Embr. et rameaux	Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.
54	Moncton et Bouctouche	32·00						32 00
55	Morrissey, Fernie et Michel	5 82			5 03			10·85
56	Jonction de Napierreville	27·06						27·06
57	Nelson et Fort-Sheppard	55·42					5·42	60·84
58	New Brunswick Coal and Railway Co.	58·00						58·00
59	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	36·00						36·00
60	New-Westminster Southern	23·73					1·48	25·21
61	Rive Nord	6·13	2·50					8·63
62	Nosbonsing et Nipissingue	5·50						5·50
63	Nova Scotia Steel and Coal Co's Railway, maintenant ch. de f. Intercol.							
64	Ottawa et New-York	56·90					1·90	58·80
65	Phillipsburg Railway and Quarry Co.	6·00						6·00
66	Pontiac et Renfrew	4·25						4·25
67	Princeton Branch, of Washington Co. Railway	5·10						5·10
68	Québec Central	138·00	115·00				5·00	258·00
69	Québec Oriental	100·00						100·00
70	Quebec Railway Light and Power Co.	27·50					3·00	30·50
71	Québec et Lac Saint-Jean	227·00	59·50					286·50
72	Québec, Montréal et Southern	191·91						191·91
73	Red-Mountain	9·59						9·59
74	Rutland et Noyan	3·39						3·39
75	Salisbury et Albert	45·00						45·00
76	Schomberg et Aurora	14·40						14·40
77	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00						43·00
78	Tunnel St-Clair	1·13						1·13
79	St-Laurent et Adirondack	32·82			13·30		8·92	55·04
80	St-Martin	30·00						30·00
81	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	39·17	25·65	1·09	1·20			67·11
82	Témiscouata	113·00						113·00
83	Témiskamingue et Ontario-Nord	252·80	49·48					302·28
84	Mille-Iles	6·08	0·25					6·33
85	Toronto, Hamilton et Buffalo	79·88	0·27				4·36	84·51
86	Vancouver Copper Co's Railway	12·00						12·00
87	Vancouver, Victoria et Oriental	231·56					1·48	233·04
88	Victoria and Sidney and Terminal Railway	16·96						16·96
89	Houillères de Wellington	10·75						10·75
90	York et Carleton	10·50						10·50
	Totaux définitifs	14,423·71	7,121·50	2,661·39	1,924·91	595·72	462·99	27,190·22

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1912—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

9	10	11	12	13	14	15	16	17	
		Deuxième voie.							
Rails.		Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Fer.	Acier.	Ligne-mère.	Embr. et rameaux.				Fer.	Acier.	
...	32 00	...	...	...	...	...	...	...	54
...	10·85	...	...	...	...	...	...	...	55
...	27·06	...	...	...	...	...	...	...	56
...	55·42	...	...	...	...	...	...	...	57
...	58·00	...	...	...	...	...	...	...	58
...	36·00	...	...	...	...	...	...	...	59
...	23·73	...	...	...	...	...	...	...	60
...	8·63	...	...	...	...	...	...	...	61
...	5·50	...	...	...	...	...	...	...	62
...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	56·90	...	...	...	...	...	...	...	63
...	6·00	...	...	...	...	...	...	...	64
...	4·25	...	...	...	...	...	...	...	65
...	5·10	...	...	...	...	...	...	...	66
...	253·00	...	...	...	...	...	...	...	67
...	100·00	...	...	...	...	...	...	...	68
...	27·50	9·50	...	...	...	9·50	...	9·50	69
...	286·50	...	...	...	...	...	...	...	70
...	191·91	...	...	...	...	...	...	...	71
...	9·59	...	...	...	...	...	...	...	72
...	3·39	...	...	...	...	...	...	...	73
...	45·00	...	...	...	...	...	...	...	74
...	14·40	...	...	...	...	...	...	...	75
...	43·00	...	...	...	...	...	...	...	76
...	1·13	...	...	...	...	...	...	...	77
...	46·12	...	...	...	...	...	...	...	78
...	30·00	...	...	...	...	...	...	...	79
...	67·11	...	...	...	...	...	...	...	80
...	113·00	...	...	...	...	...	...	...	81
...	302·28	...	...	...	...	...	...	...	82
...	6·33	...	...	...	...	...	...	...	83
...	80·15	3·89	0·27	...	0·38	4·54	...	4·16	84
...	12·00	...	...	...	...	...	...	...	85
...	231·56	...	...	...	...	...	...	...	86
...	16·96	...	...	...	...	...	...	...	87
...	10·75	...	...	...	...	...	...	...	88
...	10·50	...	...	...	...	...	...	...	89
9·24	26,717·99	1,539·56	19·23	193·70	39·75	1,792·24	...	1,752·49	

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	32	43	44	46	48	49	51	52
		Voies sur chantiers et voies d'évitement.						
	Nom du chemin de fer.	Ligne représentée par le capital-act.		Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée en vertu de dr. de circulation.	Total de milles exploités.	Rails.	
		Ligne-mère.	Embran-chem. et rameaux				Fer.	Acier.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co. (maintenant ch. de fer Pacifique-Canadien)	11·59				11·59		11·59
2	Algoma Central & Hudson Bay	24·71	5·95			30·66		30·66
3	Algoma-Eastern	4·80	2·92			7·72		7·72
4	Atlantic, Quebec & Western							
5	Baie de Quinté	11·30	4·00			15·30		15·30
6	Bedlington et Nelson	1·28				1·28		1·28
7	Bessemer and Barry's Bay							
8	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	10·25				10·25		10·25
9	British-Yukon							
10	Brockville, Westport & North-Western	2·00				2·00		2·00
11	Bruce-Mines et Algoma							
12	Canada-Southern	170·27	44·56			214·83		214·83
	Chemins de fer de l'Etat :—							
13	Intercolonial	391·43				391·43		391·43
14	Ile-du-Prince-Edouard	11·15	9·10			20·25	·58	19·67
15	Canadian-Northern	153·94	310·06	47·04		511·04		511·04
16	Canadian-Northern (Ontario)	38·55	7·66			46·21		46·21
17	Canadian-Northern (Québec)	18·20	38·23			56·43		56·43
18	Pacifique-Canadien	2,911·10				2,911·10		2,911·10
19	Carillon et Grenville							
20	Cap-Breton							
21	Caraquet	3·50				3·50		3·50
22	Central-Ontario	15·50		·50		16·00		16·00
23	Crow's-Nest-Southern	13 36				13·36		13·36
24	Cumberland Ry. & Coal Co	16·00				16·00		16·00
25	Dominion-Atlantic	15·17	13·44	6·93		35·54	8·78	26·76
26	Eastern B. C							
27	Elgin et Havelock							
28	Esquimalt et Nanaïmo							
29	Essex-Terminal							
30	Grand-Tronc	1,146·68				1,146·68		1,146·68
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	104·78		5·29		110·07		110·07
32	*Grand-Tronc-Pacifique							
33	Halifax & South Western	12·31	9·71			22·02		22·02
34	Hereford	8·39				8·39	0·12	8·27
35	Inverness Railway & Coal Co	7·80				7·80		7·80
36	International du Nouveau-Brunswick	5·00				5·00		5·00
37	Irondale, Bancroft & Ottawa	1·00				1·00		1·00
38	Kaslo et Slocan							
39	Kent-Northern							
40	Kettle-Valley	1·49				1·49		1·49
41	Kingston et Pembroke	24·00				24·00	24·00	
42	Klondike-Mines	2·00				2·00		2·00
43	Lac Erié et Rivière Détroit (Père Marquette)	69·58			23·03	92·61		69·58
44	London et Port-Stanley	10·13				10 13		10·13
45	Lotbinière et Mégantic	3·00				3·00		3·00
46	Maganetawan-River							
47	Manitoba Great-Northern	8·88				8·88		8·88
48	Maritime Railway, Coal & Power Co	3 00				3·00		3·00
49	Massawippi-Valley	9·13				9·13		9·13
50	Midland of Manitoba	6·02				6·02		6·02
51	Montréal et Atlantique	37·20				37·20		37·20
52	Montréal et Ligne Provinciale	2·50				2·50		2·50
53	Montréal et Vermont-Junction	2·00				2·00		2·00
54	Moncton et Bouctouche	2·00				2·00		2·00

*En construction—1448·37 de voie posée.

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912.—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

TOTAL DES MILLES EXPLOITÉS—TOUTES LES VOIES.

53	54	55	56	57	58	59	61	62	
Ligne representée par capital-actions.		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Ligne exploitée en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.						Fer.	Acier.	
122·88	·53	...	...	...	1·60	125·01	...	123·41	1
135·75	29·29	...	...	...	...	165·04	...	165·04	2
27·50	2·92	...	...	...	3·25	33·67	...	30·42	3
52·25	...	...	...	...	1·75	54·00	...	52·25	4
89·30	15·39	...	...	...	19·00	123·69	...	104·69	5
16·58	...	...	...	...	8·67	25·25	...	16·58	6
5·00	...	...	...	...	...	5·00	...	5·00	7
79·70	...	...	...	...	...	79·70	...	79·70	8
85·80	15·32	...	...	...	...	101·12	...	101·12	9
47·00	...	...	...	...	...	47·00	...	47·00	10
17·28	...	...	...	...	...	17·28	...	17·28	11
622·63	215·28	...	...	...	18·53	856·44	...	837·91	12
1,843·84	37·18	...	...	...	77·90	1,958·92	...	1,881·02	13
162·05	127·53	...	...	...	...	289·58	·58	289·00	14
1,294·44	2,841·78	...	397·72	250·02	...	4,783·96	...	4,783·96	15
496·05	42·51	...	...	...	3·80	542·36	...	538·56	16
262·12	164·38	...	...	...	58·60	485·10	...	426·50	17
6,374·60	3,588·20	2,660·30	1,570·20	184·40	37·30	14,415·00	...	14,377·70	18
13·00	...	...	...	...	...	13·00	...	13·00	19
31·00	...	...	...	...	...	31·00	...	31·00	20
71·50	...	...	16·78	...	...	88·28	...	88·28	21
155·63	...	...	10·10	...	...	165·73	...	165·73	22
87·54	...	...	...	...	...	87·54	...	87·54	23
48·00	...	...	...	...	...	48·00	...	48·00	24
185·95	90·20	...	38·40	...	14·42	328·97	11·62	302·93	25
14·00	2·00	...	...	...	...	16·00	...	16·00	26
28·00	...	...	...	...	...	28·00	...	28·00	27
78·00	...	...	...	...	...	78·00	...	78·00	28
8·50	1·50	...	...	...	...	10·00	...	10·00	29
4,796·10	...	...	...	161·30	13·94	4,971·34	...	4,957·40	30
502·07	...	...	65·14	...	...	567·21	...	567·21	31
...	...	...	...	...	...	...	...	...	32
258·91	141·43	...	...	...	2·30	402·64	...	400·34	33
60·57	...	...	...	...	...	60·57	0·12	60·45	34
68·71	...	...	...	...	...	68·71	...	68·71	35
117·00	...	...	...	...	...	117·00	...	117·00	36
52·00	...	...	...	...	...	52·00	...	52·00	37
23·37	...	...	...	...	...	23·37	...	23·37	38
27·00	...	...	...	...	...	27·00	...	27·00	39
23·69	...	...	...	...	...	23·69	...	23·69	40
127·40	6·40	...	...	...	...	133·80	30·40	103·40	41
33·81	...	...	...	...	...	33·81	...	33·81	42
268·39	...	...	...	...	159·81	428·20	...	268·39	43
33·79	...	...	...	...	...	33·79	...	33·79	44
33·00	...	...	...	...	...	33·00	...	33·00	45
1·91	...	...	...	...	...	1·91	...	1·91	46
100·65	...	...	...	...	0·99	101·64	...	100·65	47
15·00	3·00	...	...	...	...	18·00	...	18·00	48
44·59	...	...	...	...	2·95	47·54	...	44·59	49
12·07	...	...	...	...	69·02	81·09	...	12·07	50
146·50	...	...	60·50	...	...	207·00	...	207·00	51
52·50	8·60	...	...	...	...	61·10	...	61·10	52
25·60	...	...	...	...	...	25·60	...	25·60	53
34·00	...	...	...	...	...	34·00	...	34·00	54

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

	32	43	44	46	48	49	51	52
		Voies dans les parcs et voies de garage.						
		Ligne representée par capit.-actions					Rails.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Ligne-mère.	Embr. et rameaux.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée en vertu du droit de circulation.	Total des milles exploités.	Fer.	Acier.
55	Morrissey, Fernie et Michel..............	......	.....	.....	......	......	......	......
56	Jonction de Napierreville	3·36	.....	......	......	3·36	......	3·36
57	Nelson et Fort-Sheppard.............. ..	2·89	.....	......	......	2·89	.. ...	2·89
58	New Brunswick Coal & Railway Co.	7·00	......	.... .	......	7·00	.....	7·00
59	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed..	1·60	......	......	.....	1·60	......	1·60
60	New-Westminster Méridional............	1·12	......	......	......	1·12	......	1·12
61	Rive Nord.....................	1·37	.....	. ...	......	1·37	......	1·37
62	Nosbonsing et Nipissingue..	....	......	......	......	....	......	....
63	Nova Scotia Steel & Coal Co., maintenant chemin de fer Intercolonial.............	....	......	......	......	....	......	....
64	Ottawa et New-York	7·53	......	... ..	......	7·53	......	7·53
65	Phillipsburg Railway & Quarry Co... ..	....	......	... ..	......	... .	......	....
66	Pontiac et Renfrew..........	....	......	......	......	....	......	....
67	Emb. Princeton du c. de f. de Washington	....	......	......	......	....	......	....
68	Québec Central	....	......	......	......	....	......	....
69	Québec Oriental....	....	......	......	......	....	......	....
70	Quebec Railway, Light & Power Co......	6·50	....	......	......	6·50	.. ...	6·50
71	Québec et lac Saint-Jean	36·21	3·66	.....	.. .	39·87	. ...	39·87
72	Québec, Montréal et Méridional.	23·15	3·09	...	......	26·24	.....	26·24
73	Red-Mountain......	3·68	....	......	......	3·68	......	3·68
74	Rutland et Noyan........................	0·77	.. ..	......	... ..	0·77	......	0·77
75	Salisbury et Albert......................	5·00	.....	......	......	5·00	3·00	2·00
76	Schomberg et Aurora....., ...	....	.....	......	.. .	....	. .	....
77	Stanstead, Shefford et Chambly..........	3·43	.....	......	......	3·43	......	3·43
78	Tunnel de St-Clair......................	.. ..	......	......	......	....	.. .	....
79	St-Laurent et Adirondack...	5·36	.. ...	3·22	......	8·58	......	8·58
80	St-Martin...............................	....	......	......	......	....	......	.... .
81	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	....	47·70	... ..	......	47·70	.....	47·70
82	Témiscouata............................	5·86	2·74	......	0·25	8·85	......	8·60
83	Témiskamingue et Ontario-Nord..........	83·82	7·21	......	......	91·03	......	91·03
84	Mille-Iles..............................	1·00	......	......	...	1·00	......	1·00
85	Toronto, Hamilton et Buffalo	42·39	......	......	.. ...	42·39	......	42·39
86	Vancouver Copper Co....................	....	......	......	......	....	......	....
87	Vancouver, Victoria et Oriental..........	40·99	....	......	......	40·99	......	40·99
88	Victoria et Sidney et Terminal R'ly......	1·89	......	......	......	1·89	......	1·89
89	Houillère de Wellington.................	....	......	......	......	....	......	... .
90	York et Carleton....	....	......	......	.. ..	.. ..	......	.. ..
	Totaux définitifs..................	5,575·91	510·03	62·98	23·28	6,172·20	36·48	6,112·44

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

53	54	55	56	57	58	59	61	62	
TOTAL DES MILLES EXPLOITÉS—TOUTES LES VOIES.									
Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Ligne exploitée en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Ligne-mère.	Embranchement et rameaux.						Fer.	Acier.	
5·82	.....	.....	5·03	.....	.....	10·85	.....	10·85	55
30·42	.....	.....	.....	.....	.....	30·42	.....	30·42	56
58·31	.....	.....	.....	.....	5·42	63·73	.....	58·31	57
65·00	.....	.....	.....	.....	.....	65·00	.....	65·00	58
37·60	.....	.....	.....	.....	.....	37·60	.....	37·60	59
24·85	.....	.....	.....	.....	1·48	26·33	.....	24·85	60
7·50	2·50	.....	.....	.....	.....	10·00	.....	10·00	61
.....	.....	.....	.....	.....	.....	5·50	.....	5·50	62
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..
64·43	.....	.....	.....	.....	1·90	66·33	.....	64·43	63
6·00	.....	.....	.....	.....	.....	6·00	.....	6·00	64
4·25	.....	.....	.....	.....	.....	4·25	.....	4·25	65
5·10	.....	.....	.....	.....	.....	5·10	.....	5·10	66
138·00	115·00	.....	.....	.....	5·00	258·00	.....	253·00	67
100·00	.....	.....	.....	.....	.....	100·00	.....	100·00	68
43·50	.....	.....	.....	.....	3·00	46·50	.....	43·50	69
263·21	63·16	.....	.....	.....	.....	326·37	.....	326·37	70
215·06	3·09	.....	.....	.....	.....	218·15	.....	218·15	71
13·27	.....	.....	.....	.....	.....	13·27	.....	13·27	72
4·16	.....	.....	.....	.....	.....	4·16	.....	4·16	73
50·00	.....	.....	.....	.....	.....	50·00	3·00	47·00	74
14·40	.....	.....	.....	.....	.....	14·40	.....	14·40	75
46·43	.....	.....	.....	.....	.....	46·43	.....	46·43	76
1·13	.....	.....	.....	.....	.....	1·13	.....	1·13	77
38·18	.....	.....	16·52	.....	8·92	63·62	.....	54·70	78
30·00	.....	.....	.....	.....	.....	30·00	.....	30·00	79
39·17	73·35	1·09	1·20	.....	.....	114·81	.....	114·81	80
118·86	2·74	.....	.....	.....	0·25	121·85	.....	121·60	81
336·62	56·69	.....	.....	.....	.....	393·31	.....	393·31	82
7·08	0·25	.....	.....	.....	.....	7·33	.....	7·33	83
126·16	0·54	.....	.....	.....	4·74	131·44	.....	126·70	84
12·00	.....	.....	.....	.....	.....	12·00	.....	12·00	85
272·55	.....	.....	.....	.....	1·48	274·03	.....	272·55	86
18·85	.....	.....	.....	.....	.....	18·85	.....	18·85	87
10·75	.....	.....	.....	.....	.....	10·75	.....	10·75	88
10·50	.....	.....	.....	.....	.....	10·50	.....	10·50	89
21,539·18	7,650·76	2,661·39	2,181·59	595·72	526·02	35,154·66	45.72	34,582·92	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912.

NOUVELLE-ECOSSE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la NOUVELLE-ECOSSE le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	494·13	481·61	12·52	
2	Cap-Breton	31·00	31·00		
3	Cumberland Railway & Coal Company	32·00	32·00		
4	Dominion Atlantic, et..	247·54	247·40	·14	
5	embranchement Windsor de l'Intercolonial	31·47	31·47		
6	Halifax et Occidental-sud	378·32	377·87	·45	
7	Inverness Railway and Coal Company	60·91	60 91		
8	Maritime Railway Coal & Power Company	15·00	15·00		
9	Nova Scotia Steel & Coal Co's. R'y., maint. C.F.I.	....	12·50	....	12·50
10	Sydney & Louisburg, (Dominion Coal Co	67·11	64·06	3·05	
	Total	1,357·48	1,353·82	16·16	12·50

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans l'ILE-DU-PRINCE EDOUARD le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Chemin de fer de l'Etat—Ile-du-Prince-Edouard	269·33	269·33		
	Total	269·35	269·33		

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le NOUV.-BRUNSWICK le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1912.	1911.		
1	Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	504·69	504·69		
2	Pacifique-Canadien	519·40	519·40		
3	Caraquet, et	68·00	68·00		
4	Gulf-Shore	16·78	16·78		
5	Elgin et Havelock	28·00	28·00		
6	International du Nouveau-Brunswick	112 00	113·50	....	*1·50
7	Kent-Northern	27·00	27·00		
8	Moncton et Bouctouche	32 00	34·00	....	*2·00
9	New Brunswick Coal and Railway Company	58·00	58·00		
10	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	36 00	36·00		
11	Rive-Nord	8·63	8·63		
12	Embr. Princeton du ch. de fer Wash'n. Co. (E.-U.)	5 10	5·10		
13	Salisbury et Albert	45·00	45·00		
14	St.-Martins	30·00	30·00		
15	Témiscouata	44·00	44·00		
16	York et Carleton	10·50	10·50		
	Total	1,545·10	1,548·60	....	3·50

*Voie de parc, voies d'évitement.

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

QUÉBEC.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans QUEBEC le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Atlantique, Québec et Ouest	52·25	52·25		
2	Chemin de fer de l'Etat: Intercolonial	464·07	464·07		
3	Pacifique-Canadian	1,063·00	1,063·00		
4	Canadian-Northern-Quebec	369·27	368·81	.46	
5	Carillon et Grenville	13·00	13·00		
6	Grand-Tronc	437·92	437·92		
7	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	66·38	66·38		
8	Hereford	52·18	52·18		
9	Lotbinière et Mégantic	30·00	30·00		
10	Massawippi-Valley	35·46	35·46		
11	Montréal et Atlantique	163·40	163·40		
12	Montréal et ligne provinciale	58·60	58·60		
13	Montréal et Vermont-Junction	23·60	23·60		
14	Napierville-Junction	27·06	27·06		
15	Phillipsburg Railway and Quarry Co	6·00	6·00		
16	Quebec-Oriental	100·00	100·00		
17	Quebec-Central	253·00	253·00		
18	Québec et lac Saint-Jean	286·50	286·50		
19	Quebec Railway Light & Power Co	27·50	27·00	.50	
20	Québec, Montréal et Sud	191·91	191·91		
21	Rutland et Noyan	3·39	3·39		
22	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	43·00		
23	St-Laurent et Adirondack	46·12	46·12		
24	Témiscouata	69·00	69·00		
	Total	3,882·61	3,881·65	·96	

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

ONTARIO.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans ONTARIO le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Algoma-Central and Hudson Bay	134·38	89·64	44·74	
2	Algoma-Eastern	22·70	22·70		
3	Baie de Quinté	89·39	89·39		
4	Bessemer & Barry's-Bay	5·00	5·00		
5	Brockville, Westport & North-Western	45·00	45·00		
6	Bruce-Mines et Algoma	17·28	17·28		
7	Canada-Southern	380·04	380·04		
8	Canadian-Northern	401·10	398·20	2·90	
9	Canadian-Northern-Ontario	492·35	342·90	149·45	
10	Canadien-Pacifique	2,886·60	2,886·30	·30	
11	Central-Ontario, et	140·13	140·13		
12	Marmora Railway and Mining Co	9·60	9·60		
12a	Essex-Terminal	10·00	....	10·00	
13	Grand-Tronc	2,665·99	2,657·04	8·95	
14	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	389·88	389·88		
15	Irondale, Bancroft & Ottawa	51·00	51·00		
16	Kingston et Pembroke	109·80	109·80		
17	Lake-Erie and Detroit River (Père Marquette)	198·81	198·81		
18	London & Port-Stanley	23·66	23·66		
19	Maganetawan-River	1·91	1·91		
20	Nosbonsing et Nipissing	5·50	5·50		
21	Ottawa et New-York	56·90	56·90		
22	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25		
23	Schomberg et Aurora	14·40	14·40		
24	Tunnel St-Clair et abords	1·13	1·13		
25	Temiskaming & Northern-Ontario	302·28	294·78	7·50	
26	Mille-Iles	6·33	6·33		
27	Toronto, Hamilton & Buffalo	80·15	80·15		
	Total	8,545·56	8,321·72	223·84	

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

MANITOBA.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le MANITOBA le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay	69·45	69·45		
2	Canadian-Northern	1,758·25	1,747·06	11·19	
3	Canadien-Pacifique	1,594·90	1,557·90	37·00	
4	Midland of Manitoba	6·05	....	6·05	
5	Manitoba Great-Northern	91·77	91·77		
	Total	3,520·42	3,466·18	54·24	

SASKATCHEWAN.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la SASKATCHEWAN le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Canadian-Northern	1,718·75	1,321·02	397·73	
2	Canadien-Pacifique	2,035·10	1,799 70	235·40	
	Total	3,753·85	3,120·72	633·13	

ALBERTA.

Nnméro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans ALBERTA le 30 juin. 1912.	1911.	Augmentation.	Diminution.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	111·82	111·82		
2	Canadian-Northern	394·82	221·42	173·40	
3	Canadien-Pacifique	1,390·00	1,161·00	229·00	
	Total	1,896·64	1,494·24	402·40	

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la COLOMB.-ANGLAISE le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1912.	1911.		
1	Bedlington et Nelson	15.30	15 30		
2	Yukon-Britannique	31.22	31.22		
3	Pacifique-Canadien	1,223.40	1,223.00	·40	
4	Crow's Nest-Southern	74.18	74.18		
5	Colombie-Britannique-Orientale	16.00	16 00		
6	Esquimalt et Nanaïmo	78.00	78.00		
7	Kaslo et Slocan	23 37	23.37		
8	Vallée de la rivière Kettle	22.20	22.20		
9	Morrissey, Fernie et Michel	10.85	10.85		
10	Nelson et Fort-Sheppard	55.42	55.42		
11	New-Westminster Méridional	23.73	23.73		
12	Red-Mountain	9.59	9.59		
13	Vancouver Copper Co's Ry	12.00	12.00		
14	Vancouver, Victoria-Oriental	231.56	219.40	12.16	
15	Victoria et Sydney	15.97	15.97		
16	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	.99	.91	.08	
17	Wellington Colliery Co's Ry	10.75	10.75		
	Total	1,854.53	1,841.89	12.64	

TERRITOIRE DU YUKON.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le TERRIT. DU YUKON le 30 juin.		Augmention.	Diminution.
		1912.	1911.		
1	Yukon-Britannixue	69.90	69.90		
2	Klondike-Mines	31.81	31.81		
	Total	101.71	101.71		

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer. 100 × Col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
1	Alberta Ry. and Irrigation Co....	1,223,500	10,924	100·00	....	....
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	10,000,000	28,993	49·00	10,080,000	29,225
3	Algoma-Eastern................	2,800,000	123,348	52·83	2,500,000	110,132
4	Atlantique, Québec et Western ..	1,967,700	37,659	43·70	2,535,580	48,528
5	Baie de Quinté................	1,395,000	14,940	62·70	830,000	8,888
6	Bedlington et Nelson...........	1,000,000	65,359	100·00	... .	....
7	Brandon, Sask. et Baie-d'Hudson..	2,150,000	30,958	100·00	....	....
8	*Brandon-Transfer..............	12,600	... .	100·00	....	....
9	British-Yukon......	2,934,119	29,016	58·92	2,044,760	20,221
10	Brockville, Westport North-Western (maintenant Can.-Northern).	....	....	....	....	....
11	Bruce-Mines et Algoma...........	99,000	5,729	33·79	194,000	11,226
12	Canada-Méridonal.............	15,000,000	39,470	42·70	20,130,000	52,968
	Chemins de fer de l'Etat—					
13	Intercolonial..	....	....	....	....	....
14	Ile du Prince-Edouard..........	... .	....	....	....	....
15	Canadian-Northern..............	70,000,000	14,605	34·90	130,073,397	27,138
16	Canadian-Northern-Ontario.......	250,000	508	2 00	12,311,000	25,004
17	Canadian-Northern-Québec........	9,550,000	25,862	52·26	8,725,511	23,629
18	Pacifique-Canadien....	246,695,097	26,538	56·04	193,512,340	20,816
19	Montréal et Occidental...... ...	5,000	75	100·00	... .	....
	Lignes affermées—					
20	Atlantique et Nord-Ouest.....	3,416,000	9,877	33·52	6,775,066	19,586
21	Col.-Britannique-Méridional ..	172,200	821	12·78	1,175,000	5,600
22	Calgary et Edmonton.........	1,000,000	2,270	10·90	8,158,894	18,548
23	Cap-de-la-Madeleine..........	20,000	8,571	100·00	....	....
24	Columbia et Kootenay	250,000	4,166	16·30	1,277,500	21,291
25	Columbia et Occidental......	1,000,000	6,365	14·94	5,691,000	36,225
26	Frédéricton	319,280	14,447	76·17	100,000	4,525
27	Great-North-West-Central....	500,000	4,504	27·26	1,375,000	12,387
28	Guelph et Goderich...........	125,000	1,564	4·92	2,415,000	30,225
29	Guelph-Junction..........	21,000	1,354	10·82	173,000	11,161
30	Kootenay et Arrow-Head.......	1,000,000	30,120	56·18	780,000	23,494
31	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool..............	200,000	5,168	100·00	....	....
32	Manitoba North-Western.....	6,872,814	20,108	55·60	5,489,153	16,059
33	Manitoba South-West Colonization........	700,000	3,256	21·04	2,616,000	12,167
34	Montréal et Lac-Maskinongé...	25,000	2,272	20·00	100,000	9,090
35	Montréal et Ottawa...........	227,200	2,430	12·20	1,636,250	17,500
36	Nakusp et Slocan.	300,000	8,219	31·67	647,074	17,728
37	Nouveau-Brunswick...........	4,780,800	10,858	37·93	7,821,127	17,763
38	Nouveau-Brunswick et Canada	2,179,867	18,318	92·77	170,000	1,429
39	Nouv.-Brunswick-Méridional..	49,000	581	9·00	500,000	5,931
40	Nicola, Kamloops et Similkameen	250,000	5,319	17·54	1,175,000	25,000
41	Colonisation du Nord.........	300,000	12,766	21·14	1,118,000	47,574
42	Ontario et Québec	2,000,000	2,946	9·26	19,502,591	28,871
43	Ottawa, Northern et Western..	1,300,000	8,207	30·00	3,075,000	19,413
44	Orford-Mountain..............	501,000	9,109	41·64	702,000	12,764
45	Shuswap et Okanagan.........	750,000	14,763	40·00	1,139,253	22,426
46	St. John Bridge and Ry. Extension.....................	200,000	100,000	61·54	125,000	62,500
47	St. John et Maine	2,654,153	28,296	92·43	216,664	2,310
48	Saint-Laurent et Ottawa......	789,909	13,549	44·79	973,334	16,695
49	St.-Marys et Western-Ontario..	250,000	16,393	55·70	198,250	13,000
50	Vallée du Saint-Maurice.....	500,000	18,518	34·60	945,000	35,000
51	St.-Stephen et Milltown.......	50,000	10,870	100·00	....	....

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1912.

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du chemin de fer. 100 × Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
....	....	....	....	....	1,223,500	10,924	1
51·00	10,080,000	....	....	....	20,080,000	58,218	2
47·17	2,500,000	....	....	....	5,300,000	233,480	3
56·30	2,535,580	....	....	....	4,503,280	86,187	4
37·30	830,000	....	....	....	2,225,000	23,828	5
....	....	....	....	....	1,000,000	65,359	6
....	....	....	....	....	2,150,000	30,958	7
....	....	....	....	....	12,600	....	8
41·08	2,044,760	....	....	....	4,978,879	49,237	9
....	....	....	....	....	....	....	10
66·21	194,000	....	....	....	293,000	16,955	11
57·30	20,130,000	....	....	....	35,130,000	92,438	12
....	....	....	....	....	....	....	13
....	....	....	....	....	....	....	14
65·10	93,855,208	6,040,306	15,000,000	15,177,883	200,073,397	41,743	15
98·00	12,311,000	....	....	....	12,561,000	25,512	16
47·74	8,725,511	....	....	....	18,275,511	49,491	17
43·96	192,472,340	....	....	1,040,000	440,207,437	47,354	18
....	....	....	....	....	5,000	75	19
66·48	6,775,066	....	....	....	10,191,066	29,463	20
87·22	1,175,000	....	....	....	1,347,200	6,421	21
89·10	8,158,894	....	....	....	9,158,894	20,818	22
....	....	....	....	....	20,000	8,571	23
83·70	1,277,500	....	....	....	1,527,500	25,457	24
85·06	5,691,000	....	....	....	6,691,000	42,590	25
23·83	100,000	....	....	....	419,280	18,972	26
72·74	1,375,000	....	....	....	1,875,000	16,891	27
95·08	2,415,000	....	....	....	2,540,000	31,789	28
89·18	173,000	....	....	....	194,000	12,515	29
43·82	780,000	....	....	....	1,780,000	53,614	30
....	....	....	....	....	200,000	5,168	31
44·40	5,489,153	....	....	....	12,361,967	36,167	32
78·96	2,616,000	....	....	....	3,316,000	15,423	33
80·00	100,000	....	....	....	125,000	11,362	34
87·80	1,636,250	....	....	....	1,863,450	19,930	35
68·33	647,074	....	....	....	947,074	25,947	36
62·07	7,821,127	....	....	....	12,601,927	28,621	37
7·23	170,000	....	....	....	2,349,867	19,747	38
91·00	500,000	....	....	....	549,000	6,512	39
82·46	1,175,000	....	....	....	1,425,000	30,319	40
78·86	1,118,000	....	....	....	1,418,000	60,340	41
90·74	19,502,591	....	....	....	21,502,591	31,817	42
70·00	3,075,000	....	....	....	4,375,000	27,620	43
58·36	702,000	....	....	....	1,203,000	21,873	44
60·00	1,139,253	....	....	....	1,889,253	37,189	45
38·46	125,000	....	....	....	325,000	162,500	46
7·57	216,664	....	....	....	2,870,817	30,606	47
55·21	973,334	....	....	....	1,763,243	30,244	48
44·30	198,250	....	....	....	448,250	29,393	49
65·40	945,000	....	....	....	1,445,000	53,518	50
....	....	....	....	....	50,000	10,870	51

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.				Dette
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 2. / Col. 12	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
	Canadien-Pacifique—*Suite.* Affermées—*Suite.*	$	$	p. c.	$	$
52	Tillsonburg, Lake-Erie and Pacific	400,000	11,976	27·26	1,067,500	25,000
53	Tobique-Valley	29,900	1,068	9·65	280,000	10,000
54	Toronto, Grey et Bruce	785,490	4,127	18·32	3,500,000	18,392
55	Vancouver et Lulu-Island	25,000	962	5·21	455,000	16,852
56	Walkerton et Lucknow	19,000	504	2·50	740,000	19,628
57	West-Ontario-Pacific	21,000	789	100·00	...	...
58	Berlin, Wellesley et Lake-Huron	500,000	38,461	54·00	426,000	32,769
59	*South-Ontario Pacific	20,000	...	100.00	...	...
60	Georgian Bay et Seaboard	250,000	19,230	38.52	399,000	30,692
61	*Kootenay-Central	250,000	...	100.00	...	...
62	*Central of Canada	2,352,000	...	32.00	4,866,666	...
63	Cap-Breton	1,000,000	32,258	100.00	...	...
64	Caraquet	1,250,000	18,382	71.40	500,000	7,353
65	Carillon et Grenville	200,000	15,385	100.00	...	...
66	Central Ontario & Marmora Ry. &	3,331,000	23,857	76.96	1,000,000	7,143
67	Mining Co.	115,421	11,542	53.11	100,000	10,000
68	Crow's Nest-Southern	4,180,000	56,349	100.00	...	...
69	Cumberland Ry. & Coal Co.	‡	‡	...	...	...
70	Dominion-Atlantic	2,433,333	8,721	31.62	5,260,475	18,845
71	Eastern-British-Columbia	420,000	30,000	81.40	96,000	6,857
72	Elgin et Havelock	44,900	1,603	47.30	50,000	1,786
73	Esquimalt et Nanaïmo	2,500,000	32,500	100.00	...	...
74	*Erie, London et Tillsonburg	125,000	...	100.00	...	...
75	*Fort-William Terminal	12,500	...	100.00	...	...
76	Essex-Terminal	32,500	3,250	100.00	...	...
77	Grand-Tronc	231,923,288	78,456	60.33	152,100,425	51,453
78	Buffalo et Lac-Huron	2,605,632	14,967	39.48	4,279,456	22,942
79	Grand-Tronc: Canada Atlantic, Ottawa, Arnprior & Parry-Sound	7,200,000	18,163	31.03	16,000 092	40,362
80	Affermées: Comtés du centre	500,000	12,990	56.81	380,000	9,873
81	Pembroke-Southern	178,000	8,334	54 27	150,000	7,022
82	*Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000	...	18.00	97,659,722	...
83	Gulf-Shore	6,250	390	100.00	...	...
84	*Ha-Ha-Bay	600,000	...	100.00	...	...
85	Halifax et South-Western	1,000,000	2,704	18.72	4,341,954	11,741
86	Hereford	800,000	15,137	50.00	800,000	15,137
87	*Huron et Ontario	3,000,000	...	95.24	150,000	...
88	*Indian-River	15,000	...	100.00	...	...
89	International of New Brunswick	1,320,000	12,000	59.56	896,000	8,000
90	Inverness Ry. & Coal Co	7,500,000	114,504	77.40	2,131,000	35,000
91	Irondale, Bancroft et Ottawa	53,500	1,049	10.62	450,000	8,823
92	Kaslo et Slocan (m.ch.d.f.Can.-Pac.)	1,000,000	31,516	57.15	750,000	23,637
93	Kent-Northern	75,000	2,777	67.64	34,000	1,333
94	Kettle-Valley	375,000	16,892	46.01	440,000	19,820
95	Kingston et Pembroke	3,393,550	30,907	85.57	572,000	5,209
96	Klondike-Mines	1,375,000	44,355	56 50	1,091,250	34,102
97	Lac-Erié et Rivière-Détroit, et	1,400,000	7,042	31.81	3,000,000	15,090
98	London et Port-Stanley	537,158	22,382	28.40	1,332,854	56,409
99	Lotbinière et Mégantique	50,000	1,666	100.00	...	...
100	Maganetawan-River	30,000	15,706	100.00	...	...
101	Manitoba (Can.-Northern)	1,432,200	4,086	20 43	5,576,800	15,911
102	Maritime Coal, Ry. & Power Co.	2,000,000	133,333	70.00	929,500	61,966
103	Massawippi-Valley	800,000	22,560	100.00	...	...
104	Manitoba Great-Northern	2,041,000	22.241	100.00	...	...
105	Montréal et Atlantique	3,200,000	31,098	71.34	1,065,000	10,350

* En construction. ‡ Capital compris dans la Dominion Coal Co.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
72·74	1,067,500	....	....	....	1,467,500	26,976	52
90·35	280,000	....	....	....	309,900	11,068	53
81·68	3,500,000	....	....	....	4,285,490	22,519	54
94·79	455,000	....	....	....	480,000	17,778	55
97.50	740,000	....	....	....	759,000	20,132	56
....	....	....	....	....	21,000	789	57
46·00	426,000	....	....	....	926,000	71,230	58
....	....	....	....	....	20,000	....	59
61.48	399,000	....	....	....	649,000	49,922	60
....	....	....	....	....	250,000	....	61
68.00	4,866,666	....	....	....	7,218,666	....	62
....	....	....	....	....	1,000,000	32,258	63
28.60	500,000	....	....	....	1,750,000	25,735	64
....	....	....	....	....	200,000	15,385	65
23.04	1,000,000	....	....	....	4,331,000	31,000	66
46.89	100,000	....	....	....	215,421	21,542	67
....	....	....	....	....	4,180,000	56,349	68
....	....	....	....	....	....	....	69
68.38	4,901,707	358,768	....	....	7,693,808	27,575	70
18.60	96,000	....	....	....	516,000	36,857	71
52.70	50,000	....	....	....	94,900	3,389	72
....	....	....	....	....	2,500,000	32,501	73
....	....	....	....	....	125,000	....	74
....	....	....	....	....	12,500	....	75
....	....	....	....	....	32,500	3,250	76
39.67	152,100,425	....	....	....	384,023,713	129,909	77
60.52	4,279,456	....	....	....	6,885,088	37,909	78
68.97	16,000,092	....	....	....	23,200,092	58,525	79
43.19	380,000	....	....	....	880,000	22,863	80
45.73	150,000	....	....	....	328,000	15,356	81
82.00	97,659,722	....	....	....	122,601,722	....	82
....	....	....	....	....	6,250	390	83
....	....	....	....	....	600,000	....	84
81.28	4,341,954	....	....	....	5,341,954	14,445	85
50.00	800,000	....	....	....	1,600,000	30,274	86
4.76	150.000	....	....	....	3,150,000	....	87
....	....	....	....	....	15,000	....	88
40.44	896,000	....	....	....	2,216,000	20,000	89
22.60	2,131,000	....	....	....	9,631,000	149,504	90
89.38	450,000	....	....	....	503,500	9,872	91
42.85	750,000	....	....	....	1,750,000	55,153	92
32.36	34,000	....	....	....	109,000	4,110	93
53.99	440,000	....	....	....	815,000	36,712	94
14.43	572,000	....	....	....	3,965,550	36,116	95
43.50	935,040	156,210	....	....	2,466,250	78,457	96
68.19	3,000,000	....	....	....	4,400,000	22,132	97
71.60	1,332,854	....	....	....	1,870,012	78,791	98
....	....	....	....	....	50,000	1,666	99
....	....	....	....	....	30,000	15,706	100
79.57	5,576,800	....	....	....	7,009,000	19,997	101
30.00	929,500	....	....	....	2,929,500	195,299	102
....	....	....	....	....	800,000	22,560	103
....	....	....	....	....	2,041,000	22,241	104
28.66	1,065,000	....	....	....	4,265,000	41,448	105

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Actions. Montant impayé.	Actions. Montant par mille de la ligne.	Actions. Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × Col. 2. / Col. 12.	Dette. Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Dette. Montant par mille de la ligne.
	1	2	3	4	5	6
		$	$	p. c.	$	$
106	Lac Champlain et jonction du St-Laurent	600,000	9,917	61.35	378,000	6,248
107	Moncton et Bouctouche	250,000	7,812	80.65	60,000	1,875
108	Montréal et ligne provinciale	1,000,000	17,064	83.33	200,000	4,926
109	Montréal et Vermont-Junction	1,000,000	42,373	100.00	....	....
110	Morrissey, Fernie et Michel	1,263,000	217,010	98.00	22,500	3,866
111	Jonction de Napierville	600,000	22,173	100 00	....	....
112	Nelson et Fort-Sheppard	2,816,800	50,826	100.00	....	....
114	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	214,850	5,968	72.62	81,000	2,250
115	New Brunswick Coal and Ry. Co.	†	....	....	....	....
116	New-Westminster Méridional	600,000	25,284	100.00	....	....
117	Rive-Nord	98,000	11,355	73.68	35,000	4,056
118	Nosbonsing et Nipissing	250,000	45,455	100.00	....	....
119	Nova Scotia Steel and Coal Co's Ry.	§	....	....	§	....
120	Ottawa et New-York	1,000,000	17,575	38.46	1,600,000	28,119
121	Père Marquette (Canada)	....	....	....	5,870,000	29,500
122	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	124,500	20,750	75.70	40,000	6,666
123	Pontiac et Renfrew	20,000	4,706	100.00	....	....
124	Emb. de Princetown du Wash'n Co. Ry. (maintenant Maine Central).	86,950	17,049	50.00	86,950	17,049
125	*Quinze et Rivière Blanche	125,000	....	100.00	....	....
126	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan (C.N.R.)	201,000	787	3.00	5,051,463	19,770
127	Québec-Central	3,381,603	15,233	35.17	6,233,406	28,079
128	Québec-Oriental	117,000	1,170	5.66	1,948,000	19,480
129	Québec et Lac Saint-Jean	4,524,000	15,791	49.00	4,590,566	16,023
130	Québec, Montréal et Méridional	1,000,000	5,211	14.28	6,000,000	31,264
131	Quebec Ry. Light and Power Co.	3,250,000	120,000	56.13	2,513,434	93,107
132	*Québec et Nouveau-Brunswick	387,900	....	100.00	....	....
133	Red-Mountain	412,600	43,024	100.00	....	....
134	Rutland et Noyan	100,000	29,499	50.00	100,000	29,499
135	Salisbury et Albert	150,000	3,333	100.00	....	....
136	Schomberg et Aurora	250,000	17,361	45.90	300,000	20,000
137	Stanstead, Shefford et Chambly	608,750	14,157	79.60	155,865	3,625
138	Tunnel de St-Clair	350,000	155,555	12.28	2,500,000	1,111,111
139	St-Martin	99,000	3,300	52.38	90,000	3,000
140	*Vallée St-Jean et Rivière-du-Loup	34,932	....	100.00	....	....
141	Saint-Laurent et Adirondack	1,230,655	37,497	57.37	914,418	27,862
142	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.)	‡	....	....	‡	....
143	Temiskaming et Northern-Ontario	§	....	....	....	....
144	Témiscouata	1,000,000	8,849	24.41	3,099,669	27,401
145	Mille-Iles	60,000	8,185	51.85	58,000	7,913
146	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,500,000	30,618	36.80	4,280,000	52,419
147	*Trans-Canada	37,700	....	100.00	....	....
148	Vancouver Copper Co's. Ry.	....	....	....	92,466	7,705
149	Vancouver, Victoria et Oriental	19,050,000	82,268	100 00	....	....
150	Vancouver, Westminster et Yukon	3,522,000	234,800	100.00	....	....
151	Victoria et Sidney	103,000	6,450	27.00	300,000	18,785
152	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	250	252	100.00	....	....
153	Houillère de Wellington	500,000	46,511	100.00	....	....
154	York et Carleton	105,000	10,000	100.00	....	....
	Total	770,459,351	....	....	818,478,175	....

* En voie de construction. † Appartenant au gouvernement du Nouveau-Brunswick et exploité par lui.
§ Capital inclus dans la Nova Scotia Steel and Coal Co., Ltd.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chemin de fer. 100×Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
38.65	378,000	...	...	...	978,000	16,165	106
19.35	60,000	...	...	...	310,000	9,687	107
16.67	200,000	...	...	...	1,200,000	21,990	108
...	...	...	...	...	1,000,000	42,373	109
2.00	22,500	...	...	...	1,285,500	220,876	110
...	...	...	...	...	600,000	22,173	111
...	...	...	...	...	2,816,800	50,826	112
27.38	81,000	...	...	...	295,850	8,218	114
...	...	...	...	...	†	...	115
...	...	...	...	...	600,000	25,284	116
26.32	35,000	...	...	...	133,000	15,411	117
...	...	...	...	...	250,000	45,455	118
...	...	...	...	...	§	...	119
61.54	1,325,000	...	275,000	...	2,600,000	45,694	120
100.00	5,870,000	...	...	...	5,870,000	29,500	121
24.30	...	40,000	...	...	164,500	27,416	122
...	...	...	...	...	20,000	4 706	123
50.00	86,950	...	...	...	173,900	34,098	124
...	...	...	...	...	125,000	...	125
97.00	5,051,463	...	...	...	5,252,463	20,577	126
64.83	4,588,473	...	1,644,933	...	9,615,009	43 312	127
94.34	1,948,000	...	...	...	2,065,000	20,650	128
51.00	4,391,033	...	199,533	...	9,114,566	31,811	129
85.82	...	6,000,000	...	...	7,000,000	36,475	130
43.87	2,500,000	13,434	...	...	5,763,434	213,107	131
...	...	...	...	...	387,900	...	132
...	...	...	...	...	412,600	43,024	133
50.00	100,000	...	...	...	200,000	58,998	134
...	...	...	...	...	150,000	3,333	135
54.10	300,000	...	...	...	550,000	37,361	136
20.40	155,865	...	...	...	764,615	17,782	137
87.72	2,500,000	...	...	...	2,850,000	1,266,666	138
47.62	90,000	...	...	...	189,000	6,300	139
...	...	...	...	...	34,932	...	140
42.63	914,418	...	...	...	2,145,073	65,359	141
...	...	...	...	...	‡	...	142
...	...	...	...	...	§	...	143
75.59	3,099,669	...	...	...	4,099,669	36,250	144
48.15	58,000	...	...	...	118,000	16,098	145
63.20	4,280,000	...	...	...	6,780,000	83,037	146
...	...	...	...	...	37,700	...	147
100.00	92,466	...	...	...	92,466	7,705	148
...	...	...	...	...	19,050,000	82,268	149
...	...	...	...	...	3,522,000	234,800	150
73 00	300,000	...	...	...	403,000	25,235	151
...	...	...	...	...	250	252	152
...	...	...	...	...	500,000	46,511	153
...	...	...	...	...	105,000	10,000	154
...	772,532,108	12,608,718	17,119,466	16,217,883	1,588,937,526	...	

‡Capital général de la Dominion Coal Co. §Possédé et exploité par le gouvernement d'Ontario.

TABLEAU 5—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Dette	
		Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert Southern (abandonné)...........	50,460 00	50,460 00	....	N.-Brunswick..	48,680 00
2	Embranchement Harvey (aband.)............	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	Alberta Ry. & Irrigation Co.	148,094 00	148,094 00	....	....	....
4	Algoma Central et Baie d'Hudson..............	1,058,560 00	1,058,560 00	....	....	....
5	Algoma Eastern	1,241,600 00	100,638 72	....	....	....
6	Atlant., Québec & Western	488,182 00	488,182 00	....	....	....
7	Baie de Quinté..........	350,455 25	350,455 25	....	Ontario.........	84,000 00
8	Bedlington & Nelson (nul).	....	....	....	....	....
9	Brandon, Sask'n & Baie d'Hudson........(nul).	....	....	....	....	....
10	Yukon Britannique..(nul).	....	....	....	....	....
11	Brockville, Westport & Nord Occidental.........	140,800 00	140,800 00	....	Ontario	....
12	Bruce Mines et Algoma....	53,920 00	53,920 00	....	"	50,918 00
13	Can. et Terminus du Golfe.	210,053 59	210,053 59	....	....	....
14	Can. Méridional, y comp.	....	....	....	....	....
15	Sarnia, Chatham et Erié.	....	....	....	Ontario.........	....
16	Leamington & St. Clair..	51,200 00	51,200 09	....	"	147,859 00
	Ch. de fer du gouv. canad.—					
17	Intercolonial, compren.					
18	Canada Occidental......	374,839 84	374,839 84	....	....	....
19	Comté de Drummond ...	423,936 00	423,936 00	....	Québec.........	....
20	Frédéricton & Pont de Ste-Marie.............	30,000 00	30,000 00	....	....	....
21	Ile-du-Prince-Edouard ..	....	....	....	....	....
22	Can. Northern, compren.:—	374,606 00	374,606 00	....	....	....
23	Winnipeg Great Nort'n..	....	....	....	....	....
24	Port Arthur, Duluth & Occidental.............	271,200 00	271,200 00	....	Ontario.........	255,571 00
25	Ontario et Riv. La Pluie.	1,534,526 00	1,534,526 00	....	"	1,072,800 00
26	Manitoba...............	....	....	....	Manitoba	641,575 25
27	Canadian Northern, Ont...	2,255,872 00	2,240,832 00	....	Ontario	(a) ....
28	Canadian Northern, Québec	2,020,616 89	2,020,616 89	....	Québec.........	1,194,129 46
29	Can. du Pac.: Lig.-mère.	30,053,283 00 b.10,189,521 00	29,863,460 43 b.10,189,521 00	....	Manitoba ...... Colombie-B ...	375,377 50 37,500 00
30	Possédé—Can. Central..	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario.........	1,479,000 00
31	Lake Temiscaming Colonization.........	310,335 95	310,335 95	....	Québec.........	350,076 82
32	Rive-nord.............	1,500,000 00	1,500,000 00	....	....	....
33	Montréal et Occid....	361,270 00	361,270 00	....	Québec.........	472,500 00
34	Qué., Montréal, Ottawa & Occidental........	....	....	....	"	727,000 00
35	Louées — Atlantique et Nord-Ouest.........	3,838,800 00	3,888,800 00	....	"	711,122 02
36	Cap de la Madeleine..	7,424 00	7,424 00	....	....	....
37	Columbia & Kootenay.	88,800 00	88,800 00	....	....	....
38	Vallée du Crédit	....	....	....	Ontario.........	531,000 00
39	Frédéricton.........	....	....	....	N.-Brunswick ..	230,000 00
40	Guelph & Goderich...	....	....	....	Ontario.........	....
41	Jonction de Guelph ...	51,200 00	46,000 00	....	"	....
42	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool.........	185,173 06	185,173 06	....	"	52,500 00
43	Manitoba & Nord-Ouest	....	....	....	Manitoba	....
44	Colonization du Manitoba et du Sud-Ouest	....	....	....	" ...	....
45	Montréal et lac Maskinongé	41,280 00	41,280 00	....	Québec.........	87,750 00
46	Montréal et Ottawa. .	192,000 00	192,000 00	....	Ontario....... Québec ...	100,000 00 182,210 00
47	Nakusp & Slocan......	121,600 00	117,760 00	....	Colombie-B	....

(a) Le gouvernement d'Ontario garantit les obligations, 318 milles à $20,000 par mille. (b) Ce montan a été payé pour 6,793,014 acres de terre cédés par la compagnie.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1912.

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
48,680 00	...	...	...	...	...	...
9,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
84,000 00	...	...	197,990 43	197,990 43	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	116,000 00	116,000 00	...	...
50,918 00	...	...	500 00	500 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	322,500 00	322,500 00	...	...
147,859 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	15,000 00	15,000 0.	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
255,571 00	...	...	40,000 00	40,000 00	...	...
1,072,800 00	...	...	50,000 00	50,000 00	...	...
641,575 25	...	...	...	...	...	...
(a)...	...	...	20,000 00	20,000 00	...	...
1,194,129 46	...	...	72,000 00	72,000 00	...	200,000 00
372,157 50 }						
37,500 00 }	...	...	572,500 00	464,761 29	...	...
1,479,000 00	...	...	...	...	...	42,500 00
350,076 82	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
472,500 00	...	...	...	...	...	...
727,000 00	1,176,956 00	...	25,000 00	25,000 00	771,644 62	...
699,192 08	...	...	...	...	...	325,000 00
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
531,000 00	...	...	1,085,000 00	1,085,000 00	...	...
230,000 00	...	...	80,000 00	80,000 00	...	...
...	...	...	31,000 00	31,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	193,000 00
52,500 00	...	...	73,000 00	73,000 00	...	...
...	...	...	215,600 00	215,600 00	...	...
...	900,000 00	...	...	...	...	...
87,750 00	...	...	...	...	...	...
100,000 00	...	...	...	...	}	...
182,210 00	...	...	5,300 00	5,300 00	}	...
...	647,074 00	...	...	...	...	...

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
	Canadien Pacifique—Lig. affermées—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
48	Nouveau-Brunswick...	....	....	....	N.-Brunswick...	76,000 00
49	Nouveau-Brunswick et Canada.............	....	....	....	"	575,000 00
50	Nicola, Kamloops et Similkameen........	300,800 00	300,800 00	....	....	....
51	Colonisation du Nord..	355,200 00	355,200 00	....	Québec... ...	9[illegible],000 00
52	Ontario et Québec.....	196,000 00	196,000 00	....	Ontario........	....
53	Orford Mountain......	192,942 50	192,942 50	....	Québec........	138,884 92
54	Ottawa, Northern et Western........ ...	9[illegible]0,000 00	821,009 20	....	Ontario....... Québec........	50,000 00 1,316,389 15
55	Saskatchewan et Western................	....	....	....	Manitoba	....
56	Shuswap et Okanagan..	163,200 00	163,200 00	....	....	....
57	Pont Saint-Jean et extension	....	....	433,900 00	N.-Brunswick...	5,181 81
58	Saint-Jean et Maine...	....	....	....	"	880,000 00
59	St-Laurent et Ottawa..	....	....	....	Ontario......	....
60	St. Mary's et Western Ontario............	67,709 00	67,7[illegible]9 00	....	"	....
61	St-Stephen et Milltown............	14,848 00	14,848 00	....	N.-Brunswick...	13,920 00
62	Tillsonburg, Lac Erié et Pacifique........	158,871 48	117,431 48	....	Ontario........	38,564 00
63	Vancouver et lac Lulu................	61,760 00	61,760 00	....	....	....
64	Vallée Tobique.......	134,016 00	134,016 00	....	N.-Brunswick...	70,000 00
65	Toronto, Grey et Bruce	14,656 00	14,656 00	....	Ontario........	375,282 00
66	West Ontario Pacifique	60,000 00	60,000 00	....	"	....
67	N.-Brunswick Southern	....	....	....	N.-Brunswick...	413,000 00
68	Cap-Breton	196,800 00	196,800 00	....	Nouvelle-Ecosse	99,200 00
69	Caraquet............	224,000 00	224,000 00	....	N.-Brunswick...	180,000 00
70	Carillon et Grenville. .(nul)	....	....	....	....	....
71	Central Ontario et.........	204,893 49	204,893 49	....	Ontario........	278,000 00
72	Marmora Railway & Mining Co	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
73	Colchester Coal & R'ly Co.	12,800 00	12,800 00	....	....	....
74	Crows Nest Southern .(nul)	....	....	....	....	....
75	Cumberland Railway and Coal Co..............	44,800 00	39,850 00	....	Nouvelle-Ecosse	184,450 00
76	Dominion Atlantic, y compris—	....	....	....	....	....
77	Windsor et Annapolis....	1,193,369 00	1,193,369 00	....	....	....
78	Vallée de Cornwallis....	44,800 00	44,800 00	....	Nouvelle-Ecosse	44,800 00
79	Comtés occidentaux......	500,000 00	500,000 00	....	" "	679,197 45
80	Midland. Nouv.-Ecosse...	399,060 40	399,060 40	....	" " ...	185,600 00
81	Eastern British Columbia ....(nul)	....	....	....	....	....
82	Edmonton, Yukon et Pacifique (C.N.R.)	160,000 00	91,200 00	....	....	....
83	Elgin et Havelock........	‡82,652 82	‡82,652 82	....	N.-Brunswick...	107,500 00
84	Esquimalt et Nanaïmo (C.C.P.)............	750,000 00	750,000 00	....	....	....
85	Grand-Tronc, y comprs ..	....	....	15,142,633 33	....	....
86	Jonction de Beauharnois..	62,400 00	62,400 00	....	Québec.........	179,073 00
87	Brantford, Norfolk et Port Burwell..........	....	....	....	Ontario........	68,000 00
88	Buffalo et Lac Huron.....	....	....	....	"	....
89	Cobourg, Blairton et Marmora...............	....	....	....	"	18,740 00
90	Grand-Tronc, Victoria Jubilee Bridge	500,000 00	500,000 00	....	....	....
91	Grand Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.. ...	....	....	....	Ontario........	336,000 00

par les gouvernements et les municipalités, jusqu'au 30 juin 1912—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
76,000 00			23,000 00	23,000 00		
575,000 00			47,500 00	47,500 00		
96,000 00						
			52,500 00	52,500 00		
138,884 92			3,000 00	3,000 00		
50,000 00			150,000 00	150,000 00	}	
1,192,672 58			101,000 00	100,000 00	}	
			10,000 00	10,000 00		
5,181 81						
880,000 00		300,000 00				60,000 00
					300,000 00	90,000 00
			80,000 00	77,996 39		
13,920 00						
38,564 00			75,000 00	75,000 00		
70,000 00						
375,282 00			988,000 00	969,561 44		
			25,000 00	25,000 00		
413,000 00			3,000 00	3,000 00		
99,200 00			10,000 00	10,000 00		
180,000 00						
278,000 00			93,500 00	93,500 00		
19,149 39						
173,650 00						
44,800 00			27,685 00	27,685 00		
679,197 45			250,000 00	250,000 00		
183,510 40			36,000 00	36,000 00		
107,500 00			13,000 00	13,000 00		
179,073 00						
68,000 00						
			966,000 00	966,000 00		
18,740 00	26,000 00		113,500 00	113,500 00		
336,000 00			929,000 00	929,000 00		

TABLEAU 5—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordés.	Par le gouvernement fédéral. Boni payés.	Par le gouvernement fédéral. Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
92	Grand Junction, Belleville et Hastings-nord	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
93	Embranc. Owen-Sound	39,744 00	39,744 00		"	
94	Hamilton & North Western				Ontario	565,020 00
95	London, Huron et Bruce				"	178,630 00
96	Midland, Ontario				"	168,350 00
97	Montréal et Champlain-Junction	103,600 00	103,600 00		Québec	150,000 00
98	Northern				Ontario	196,188 00
99	North Simcoe				"	83,300 00
100	Northern Pacific-Junction	1,320,000 00	1,320,000 00			
101	South Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
102	Toronto Belt Line					
103	Toronto et Nipissing				Ontario	105,212 00
104	Lac Simcoe-Junction				"	53,000 00
105	Victoria				"	312,000 00
106	Waterloo-Junction	32,800 00	32,800 00		"	
107	Wellington, Grey et Bruce				"	241,276 00
108	Whitby, Port Perry et Lindsay				"	94,957 59
109	Grand-Tronc—Div. du Can. Atlant., comprenant:—	282,355 20	282,355 20		Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
110	Ottawa, Arnprior et Parry Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
111	Comté du Centre				"	
112	Pembroke Méridional	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
113	*Grand-Tronc Pacifique	(c)4,994,416 66 1,269,299 20	(c)4,994,416 66 1,269,299 20	10,000,000 00	"	376,320 00
114	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20		N.-Brunswick	41,950 00
115	Halifax et South Western, y compris	819,874 93	819,874 93		Nouv.-Ecosse	3,899,605 00
116	Central of N. S. et Nova Scotia Southern	653,776 00	653,776 00		" "	
117	Halifax et Yarmouth	160,000 00	160,000 00		" "	156,499 33
118	Middleton et Victoria Beach	125,760 00	125,760 00		" "	96,000 00
119	Hereford	170,560 00	170,560 00		Québec	103,000 00
120	Inverness Railway et Coal Co	627,000 00	368,545 97		Nouv.-Ecosse	272,000 00
121	*International du Nouv.-Brunswick	726,080 00	725,238 07		N.-Brunswick	275,000 00
122	Irondale, Bancroft et Ottawa	144,000 00	144,000 00		Ontario	315,000 00
123	Kaslo et Slocan (nul)					
124	Kent Northern	†58,334 27	†58,334 27		N.-Brunswick	135,000 00
125	St. Louis et Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00		" "	21,000 00
126	Kettle Valley	246,571 52	246,571 52			
127	Kingston et Pembroke	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
128	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00			
129	L'Assomption (abandonné)	11,200 00	11,200 00			
130	Lac Erié et rivière Détroit,	571,851 00	571,851 00			83,000 00
131	et London et Port Stanley				Ontario	
132	Liverpool et Milton (maint. Halifax et South Western.	32,000 00	32,000 00			
133	Lotbinière et Mégantiqu	96,000 00	96,000 00		Québec	126,994 00
134	Manitoba et Great Northern (nul.)					
135	Maganetawan River	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00
136	Maritime Coal, Ry. & Power Co	40,700 00	40,700 00		Nouv.-Ecosse	39,788 00
137	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00		Québec	5,000 00

‡ Y compris rails de fer ayant servi. * En construction. † Rails de fer usés. (c) Ce montant a ét

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1912—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
224,660 00	....	....	213,000 00	213,000 00	....	50,000 00
....	....	....	85,500 00	85,500 00	....	....
565,020 00	....	....	599,805 00	599,805 00	....	....
178,630 00	....	....	311,500 00	311,500 00	....	....
168,350 00	....	....	144,870 85	144,870 85	....	....
150,000 00	....	....	21,774 00	21,774 00	....	....
196,188 00	....	....	241,980 00	241,980 00	....	390,000 00
83,300 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	65,000 00	65,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
105,212 00	....	....	376,702 59	376,702 59	....	....
53,000 00	....	....	100,000 00	100,000 00	....	....
312,000 00	....	....	186,000 00	186,000 00	....	....
....	....	....	47,000 00	47,000 00	....	....
241,276 00	....	....	682,000 00	682,000 00	....	....
94,957 59	....	....	222,094 93	222,094 93	....	....
270,000 00 } 200,000 00 }	....	....	154,392 00	152,900 00	....	32,000 00
577,326 06	....	....	....	....	....	....
....	....	....	24,000 00	24,000 00	....	....
55,500 00	....	....	20,000 00	20,000 00	....	....
376,320 00	....	....	350,000 00	350,000 00	....	....
41,950 00	....	....	....	....	....	....
3,899,605 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	88,874 17	88,874 17	....	....
156,499 33	....	....	15,338 93	15,338 93	....	....
....	....	....	....	....	....	....
84,226 36	....	....	....	....	....	....
233,000 00	....	....	100,000 00	50,000 00	....	....
275,000 00	....	....	5,000 00	5,000 00	....	....
135,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
135,000 00	....	....	....	....	....	....
21,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
456,493 00	....	....	509,320 00	509,320 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
83,000 00	....	....	356,500 00	356,500 00	....	....
....	....			....	1,332,854 00	414,000 00
....	....	....	....	....	....	....
126,994 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
10,000 00	....	....	....	....	....	....
39,788 00	....	....	....	....	....	....
5,000 00	....	....	....	....	....	65,000 00

payé à la compagnie en vertu de l'" Implement Clause " par le gouvernement fédéral.

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.				
		Boni accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
138	Minudie Coal & Ry. Co...	18,544 00	18,544 00	...	...	...
139	Montréal et Atlantiq. et Lac	...	...	...	Québec...	444,000 00
140	Champlain et jonction du Saint-Laurent...	...	...	...	Québec...	250,280 00
141	Montréal et lig. provinciale	58,560 00	58,560 00	...	" ...	231,122 00
142	Montréal et Vermont-Junction... (nul)	...	...	...	...	...
143	Moncton et Bouctouche....	102,400 00	101,600 00	...	N.-Brunswick...	96,000 00
144	Morrissey, Fernie et Michel... (nul)	...	...	...	...	...
145	Jonction de Napierville....	173,440 00	173,440 00	...	Québec...	...
146	Nelson et Fort Sheppard (nul)	...	...	...	...	...
147	New Brunswick Coal & Ry. Co...	190,400 00	190,400 00	...	N.-Brunswick...	224,000 00
148	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard......	113,440 00	113,440 00	...	" ..	99,708 90
149	New-Westminster Southern... (nul)	...	...	...	...	...
150	Rive Nord...	27,616 00	27,616 00	...	N.-Brunswick...	16,200 00
151	Nosbonsing et Nipissing (nul)	...	...		...	...
152	Nova Scotia Steel & Coal Co's Ry...	40,000 00	39,840 00	...	Nouvelle-Ecosse	40,000 00
153	Ottawa et New-York......	262,384 00	262,384 00	...	Ontario...	35,000 00
154	Phillipsburg Ry. & Quarry Co...	23,712 00	23,712 00	...	Québec...	25,667 00
155	Pontiac et Renfrew......	13,600 00	13,600 00	...	" ...	17,433 60
156	Emb. Princeton du Washton Co. Ry. (E.-U.) maintenant Maine Central Ry.	...	...	...	...	...
157	*Quebec Bridge & R'ly Co.	374,353 33	374,353 33	...	Québec...	250,000 00
158	Québec-Central...	533,301 30	533,301 30	...	" ...	1,076,123 14
159	Quebec et Lac Saint-Jean..	1,454,695 00	1,261,463 50	...	" ...	2,533,000 00
160	Québec-Oriental...	828,435 84	828,435 84	...	" ...	1,596,390 00
161	*Québec et Saguenay......	104,992 00	104,992 00	...	...	...
162	Quebec R'ly, Light & Power Co...	96,000 00	96,000 00	...	Québec...	306,945 50
163	Québec, Montréal et Méridional, comprenant—	500,386 25	500,386 25	...	" ...	210,000 00
164	Comtés-Unis, vallée Est du Richelieu...	69,952 00	69,952 00	...	" ...	115,215 00
165	Rive Sud...	296,998 38	296,998 38	...	" ...	276,645 00
166	Red Mountain........(nul)	...	...	...	...	...
167	Rutland et Noyan....(nul)	...	...	...	...	...
168	Salisbury et Albert........	†29,665 45	†29,391 01	...	N.-Brunswick...	455,000 00
169	Schomberg et Aurora.....	48,000 00	46,144 00	...	...	...
170	Stanstead, Shefford et Chambly... (nul)	...	...	...	...	...
171	Tunnel Saint-Clair........	375,000 00	375,000 00	...	...	...
172	St-Laurent et Adirondack..	149,481 60	149,481 60	...	Québec...	70,400 00
173	* Vallée Saint-Jean et Rivière-du-Loup...	...	...	...	...	...
174	St-Martin...	†83,612 54	†83,612 54	...	N.-Brunswick...	145,600 00
175	Vallée St-Maurice (C.C.P.)	173,120 00	173,120 00	...	...	...
176	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.)...	89,600 00	87,808 00	...	Nouvelle-Ecosse	87,808 00
177	Témiskaming et Northern Ontario (gouv. d'Ontario).	...	...	...	...	...
178	Témiscouata...	645,950 00	645,950 00	...	Québec...... N.-Brunsw'k .	362,250 00 66,000 00
179	Mille-Iles...	61,200 00	29,840 00	...	Ontario...	...
180	Toronto, Hamilton et Buffalo...	57,600 00	57,600 00	...	" ...	...

* En voie de construction. † Rails en fer ayant ervi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1912—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
...	...	...	...	...	...	...
315,891 89	...	...	...	...	...	528,000 00
250,280 00	...	...	51,000 00	36,000 00	...	...
231,122 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
91,500 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
224,000 00	...	...	...	...	...	...
99,768 90	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
16,200 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
40,000 00	...	...	4,000 00	4,000 00	...	...
35,000 00	...	...	85,000 00	85,000 00	...	...
25,667 00	...	...	...	...	...	...
17,433 60	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
250,000 00	...	...	300,000 00	290,817 46	...	...
1,076,123 14	...	...	103,000 00	103,000 00	...	...
2,368,816 88	...	...	12,000 00	12,000 00	...	450,000 00
947,199 25	...	...	50,500 00	9,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
306,945 50	...	...	...	...	...	...
207,565 00	...	...	...	...	...	...
115,215 00	...	...	...	...	...	...
276,645 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
455,000 00	...	...	70,000 00	70,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
70,400 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
145,600 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
82,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
362,250 00	...	...	25,000 00	25,000 00	} ...	...
66,000 00	...	...	...	...	} ...	...
...	...	...	10,000 00	10,000 00		...
...	...	...	268,000 00	265,500 00	...	...

TABLEBU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.				
		Bonis accordés	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c
181	Vancouver, Victoria et Eastern............ (nul)	....	....	....	....	....
182	Victoria et Sidney........	....	....	....	Col.-Britanniq..	119,635 00
183	Victoria Terminal R'ly & Ferry Co............(nil)	....	....	....	....	....
184	Thessalon & Northern (Ontario)................	6,112 00	6,112 00	....	....	....
185	Wellington Colliery Co. (nul)	....	. ...	....	.. ..	....
186	York et Carleton..........	32,896 00	32,896 00	....	N.-Brunswick..	25,247 00
	Total final............	87,641,092 51	85,553,327 96	25,576,533 33		34,224,739 89

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1912—*Fin.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	....	....	....	....	....	....
119,635 00	....	....	179,452 50	179,452 50	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
25,247 00	....	....	....	....	....	....
32,895,485 16	2,750,030 00	300,000 00	13,056,180 40	12,807,324 [illegible]8	2,404,498 62	2,839,500 00

TABLEAU 6—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912.

Numéro.	1	3	4	A	5	6	7
	Nom du chemin de fer.	Recettes. Voyageurs.	Recettes. Marchandises.	Recettes. Autres recettes provenant de l'exploitation.	Recettes. Total des recettes brutes, y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3 + 4 + A.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes. 1912. Cols. 5-6.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co	96,448 88	269,172 54	18,161 05	383,782 47	213,078 14	170,704 33
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	51,521 81	314,189 75	179,343 20	545,054 76	325,823 95	219,230 81
3	Atlantique, Québec et Occidental	11,918 61	14,844 45	23 40	26,786 46	46,653 12	-19,866 66
4	Algoma Eastern	1,628 75	94,940 53	1,242 68	97,811 96	58,051 30	39,760 66
5	Baie de Quinté	47,988 41	185,306 61	5,538 61	238,833 63	186,794 60	52,039 03
6	Bedlington et Nelson	345 95	2,251 01	0 09	2,597 05	10,234 19	-7,637 14
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	29,916 84	52,757 13	406 48	83,080 45	97,981 48	-14,901 03
8	British Yukon	66,370 86	210,045 75	3,509 93	279,926 54	77,833 46	202,093 08
9	Brockville, Westport et Northwestern	39,139 92	36,282 31	81 58	75,502 81	43,252 94	32,250 87
10	Canada Méridional	3,085,335 86	6,533,468 86	47,834 34	9,666,639 06	5,098,555 93	4,568 083 13
11	Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	3,558,498 19	7,259,766 09	185,145 79	11,003,410 07	10,752,892 84	250,517 23
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	187,310 56	180,499 41	10,963 58	378,773 55	456,967 23	-78,193 68
13	Canadian Northern	3,997,900 24	15,575,039 11	1,287,154 28	20,860,093 63	14,422,426 14	6,437,667 49
14	" " Ontario	258,772 26	595,436 54	27,744 61	881,953 41	851,664 52	30,288 89
15	" " Québec	348,780 09	955,316 36	23,438 38	1,327,534 83	1,088,243 53	239,291 30
16	Pacifique-Canadien	35,098,796 85	79,204,412 07	1,930,603 19	116,233,812 11	75,388,984 55	40,844,827 56
17	Cap-Breton	4,985 89	4,336 60	16 25	9,338 74	19,715 05	-10,376 31
18	Caraquet	21,343 65	45,291 60	....	66,635 25	56,178 92	10,456 33
19	Central Ontario	93,447 27	220,692 21	7,229 39	321,368 87	193,418 97	127,949 90
20	Crows Nest Southern	24,708 46	127,036 49	702 37	152,447 32	152,729 11	-281 79
21	Cumberland Railway & Coal Co	18,245 10	97,590 85	163 67	115,999 62	82,558 21	33,441 41
22	Dominion Atlantic	421,033 78	579,297 22	4,914 44	1,005,245 44	585,684 63	419,560 81
23	Eastern British Columbia	4,333 60	37,798 13	112 40	42,244 13	26,178 23	16,065 90
24	Elgin et Havelock	4,333 08	9,519 20	....	13,852 28	10,441 02	3,411 26
25	Essex Terminal	....	35,022 86	261 00	35,283 86	17,641 93	17,641 93
26	Grand-Tronc	12,426,044 70	22,978,790 95	397,139 43	35,801,975 08	25,139,278 37	10,662,696 71
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	509,347 04	1,634,225 64	29,790 55	2,173,363 23	1,921,694 74	251,668 49
28	Halifax et Southwestern	232,270 91	242,507 54	3,252 80	478,031 25	425,286 09	52,745 16
29	Hereford	20,111 24	53,363 27	1,164 87	74 639 38	106,860 40	-32,221 02
30	Inverness Railway & Coal Co	23,627 48	175,839 64	1,237 08	200,704 20	111,291 72	89,412 48
31	Iroudale, Bancroft et Ottawa	9,018 38	16,822 18	539 90	26,380 46	22,853 40	3,527 06
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	8,724 17	12,022 89	....	20,747 06	15,253 58	5,493 48

34	Vallée Kettle	513 45	3,566 27	80 00	4,159 72	3,268 44	891 28
35	Kingston et Pembroke	66,546 56	163,796 06	Cr. 4,405 90	225,936 72	188,908 92	37,027 80
36	Klondike, Mines du	2,069 20	57,564 07	401 04	60,034 31	51,528 72	8,505 59
37	Lotbinière et Mégantique	5,695 78	30,510 37	9 00	36,215 15	30,614 86	5,600 29
38	London et Port Stanley	38,640 87	79,044 94	886 15	118,571 96	152,284 08	−33,712 12
39	Maine Central (autrefois Washington County)	9,692 23	7,008 50	......	16,700 73	13,887 84	2,812 89
40	Manitoba Great Northern	7,766 28	114,999 78	77 85	122,843 91	100 327 75	22,516 16
41	Maritime Coal, Railway et Power Co.	7,444 40	56,224 63	......	63,669 03	37,563 32	26,105 71
42	Vallée Massawippi	71,988 09	147,729 80	911 45	220,629 34	193,733 13	26,896 21
43	Moncton et Bouctouche	10,785 02	18,480 57	53 93	29,319 52	23,343 29	5,976 23
44	Midland Railway Company, de Manitoba	22,613 19	38,459 82	82 77	61,155 78	43,222 78	17,933 00
45	Montréal et Atlantique	222,710 96	861,734 76	25,402 81	1,109 848 53	945,602 67	164,245 86
46	Montréal et Province, Ligne de	63,660 99	62,511 31	2,147 88	128,320 21	83,393 59	44,926 62
47	Montreal et Vermont, jonction de	61,656 00	60,635 01	109 60	122,400 61	72,870 75	49,529 86
48	Morrissey, Fernie et Michel	7,600 50	72,108 23	......	79,708 73	76,586 28	3,122 45
49	Napierville, jonction de	5,637 40	64,637 69	375 95	70,651 04	42,996 97	27,654 07
50	Nelson et Fort Sheppard	32,311 75	44,934 28	2,923 67	80,169 70	247,071 21	−166,901 51
51	New Brunswick Coal and Railway Co.	11,775 57	32,757 71	3,748 39	48,281 67	77,373 21	−29,091 54
52	Nouveau Brunswick et Ile du Prince-Edouard	12,993 13	24,677 28	115 97	37,726 38	32,900 13	4,826 25
53	New Westminster du Sud	14,058 07	38,748 56	6,210 64	59,017 27	31,072 81	27,944 46
54	North Shore	196 65	1,723 77	......	1,920 42	1,744 15	176 27
55	Ottawa et New-York	82,848 56	102,728 26	3,739 72	189,316 54	166,595 76	22,720 78
56	Père Marquette	170,453 64	2,199,364 73	8,521 26	2,378,339 63	1,583,035 48	795,304 15
57	Phillipsburg Railway et Quarry Co.	......	6,651 38	......	6,651 38	5,615 00	1,036 38
58	Québec-Central	418,238 86	921,302 19	11,498 06	1,351,039 11	943,976 36	407,062 75
59	Québec et lac Saint-Jean	280,400 59	505,494 31	12,160 41	798,055 31	695,873 98	102,181 33
60	Québec, Montréal et Sud	149,464 27	252,040 85	507 04	402,012 16	406,427 47	−4,415 31
61	Québec-Oriental	40,798 76	50,112 34	37 67	90,948 77	85,869 83	5,078 94
62	Quebec Railway, Light and Power Co.	11,843 82	62,415 94	623 50	74,883 26	56,626 66	18,256 60
63	Red Mountain	3,606 34	15,776 50	251 79	19,634 63	32,779 21	−13,144 58
64	Rutland et Noyan	8,807 88	5,055 77	......	13,863 65	11,494 48	2,369 17
65	Salisbury et Albert	9,319 52	13,104 13	752 98	23,176 63	25,564 57	−2,387 94
66	Schomberg et Aurora	6,035 00	6,932 66	22 12	12,989 78	15,705 14	−2,715 36
67	Stanstead, Shefford et Chambly	41,068 32	56,115 49	2,615 10	99,798 91	83,779 71	16,019 20
68	St-Clair, Tunnel de.	......	296,936 00	......	296,936 00	84,559 62	212,376 38
69	St-Laurent et Adirondack	236,845 97	354,356 21	2,570 82	593,773 00	402,785 32	190,987 68
70	St-Martin	6,188 49	12,406 75	410 79	19,006 03	13,992 79	5,083 24
71	Sydney et Louisburg	41,631 24	700,143 98	17,252 78	759,028 00	516,934 83	242,093 17
72	Témiscouata	61,346 89	149,165 08	3,536 49	214,048 46	162,668 40	51,380 06
73	Temiskaming et Northern Ontario	760,190 14	1,085,330 18	89,901 12	1,935,421 44	1,387,637 44	547,784 00
74	Mille-Iles	13,336 57	24,050 81	2,567 76	39,955 17	33,684 71	6,270 46
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	369,164 53	1,088,243 83	9,904 01	1,467,312 37	809,534 07	657,778 30
76	Vancouver, Victoria et Oriental	272,141 84	561,699 11	15,235 07	849,076 02	616,006 52	233,069 50
77	Victoria Terminal Railway et Ferry Co.	2,465 06	2,267 36	504 09	5,236 51	3,072 69	2,163 82
78	Victoria et Sidney, C.-B.	28,359 24	30,709 40	644 99	59,713 63	50,927 50	8,786 13
79	Wabash (en Canada)	648,497 26	1,628,767 68	4,321 89	2,281,586 83	1,964,689 94	316,896 89
80	Wellington Colliery Co.	4,605 75	90,543 07	......	95,148 82	106,529 93	−11,381 11
81	York et Carleton	1,983 20	3,686 86	......	5,670 06	3,445 27	2,224 79
	Totaux	65,048,186 66	149,961,140 13	4,394,426 00	219,403,752 79	150,726,539 87	68,677,212 92

Recettes provenant de l'exploitation.] TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

	1	2	3	4	5	A	6	7	8
		RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES TRANSPORTS.							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes des voyageurs.	Revenue par voyageur par mille.	Malle.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. / Col. 16.
		$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p. c.
1	Alberta Ry. et Irrigation Co.	84,482 33	2·805	801 04	10,229 10	936 41	96,448 88	1·16792	25·13
2	Algoma Central et Hudson Bay	51,513 61	3·698			8 20	51,521 81	·62277	9·45
3	Atlantique, Québec et Occidental	11,586 78	3·088		325 28	6 55	11,918 61	·32904	44·49
4	Algoma Eastern	1,628 75	3·913				1,628 75	·08491	1·66
5	Baie de Quinté	38,127 36	2·390	6,455 46	3,405 59		47,988 41	·28756	20·09
6	Bedlington et Nelson	329 24	3·995			16 71	345 95	·16761	13·32
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	25,147 54	2·704	2,366 17	2,101 30	301 83	29,916 84	·68822	36·01
8	Yukon-Britannique	59,205 12	10·002	4,500 00	1 912 41	753 33	66,370 86	1·59614	23·70
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	33,716 11	1·507	3,362 80	1,397 41	663 60	39,139 92	·67833	51·83
10	Canada Méridional	2,470,432 49	2·333	135,622 97	418,138 02	61,142 38	3,085,335 86	1·59396	31·91
11	Chemin de fer du gouv. canadien—Intercolonial	2,943,536 25	1·686	201,955 53	242,095 65	170,910 76	3,558,498 19	1·13751	32·33
12	" " " Ile du P.-E.	156,018 29	1·681	24,166 30	2,508 23	4,617 69	187,310 56	·53232	49·45
13	Canadian Northern	3,349,317 00	2·114	112,177 63	466,157 11	70,248 50	3,997,900 24	1·20634	19·17
14	" " Ontario	226,439 60	2·004	633 41	21,907 97	9,791 28	258,772 26	·54455	29·34
15	" " Québec	313,733 88	1·583	4,954 82	20,341 47	9,749 92	348,780 09	·82677	26·27
16	Pacifique-Canadien	31,282,157 69	1·943	847,351 74	2,451,634 93	517,652 49	35,098,796 85	1·64637	30·19
17	Cap-Breton	4,696 85	2·849		231 14	57 90	4,985 89	·25295	53·38
18	Caraquet	18,045 73	2·753	3,115 90		182 02	21,343 65	·45337	32·03
19	Central Ontario	79,795 57	2·090	6,637 06	7,014 64		93,447 27	·53519	29·07
20	Crow's Nest, Méridional	21,250 89	3·831	1,298 08	1,882 98	276 51	24,708 46	·53991	16·20
21	Cumberland Ry. et Coal Co.	14,210 08	2·471	914 08	2,412 95	707 99	18,245 10	·67253	15·72
22	Dominion Atlantic	377,178 36	2·017	13,444 28	17,207 52	13,203 62	421,033 78	·85422	41·88
23	Eastern British Columbia	4,108 60	5·640	225 00			4,333 60	·56251	10·25
24	Elgin et Havelock	3,529 21	2·380	676 08	127 79		4,333 08	·22108	31·28
25	Essex Terminal								
26	Grand-Tronc	10,414,767 62	1·815	368,057 68	1,313,050 63	330,168 77	12,426,044 70	1·43629	34·77
27	" " (Canada Atlantique)	437,790 85	2·123	23,640 21	30,031 63	17,884 35	509,347 04	·68494	23·43
28	Halifax et Sud-Ouest	198,876 37	2·765	6,685 86	21,212 71	5,495 97	232,270 91	·70876	48·58
29	Hereford	16,520 76	2·246	2,684 72	692 50	213 26	20,111 24	·30094	26·94
30	Inverness Ry. et Coal Co.	22,317 75	2·629		491 59	818 14	23,627 48	·55058	11·77
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	7,196 35	2·540	1,014 12	680 21	127 70	9,018 38	·26259	34·18
32	International du N.-B., (Arch. détruit par le feu)								
33	Kent Northern	7,341 87	3·162	1,382 30			8,724 17	·51616	42·05

34	Vallée Kettle	513 45	3·413				513 45	·29173	12·33
35	Kingston et Pembroke	55,253 17	2·157	7,188 11	3,548 78	556 50	66,546 56	·51443	29·45
36	Klondike Mines	1,667 50	15·540	401 70			2,069 20	1·26324	3·44
37	Lotbiniere et Mégantique	4,187 20	2·671	1,508 58			5,695 78	·30329	15·72
38	London et Port Stanley	31,939 73	1·134	1,622 04	4,619 78	459 32	38,640 87	·48311	32·58
39	Maine Central (ci-devant Washington County)	8,896 77	1·793	194 47	549 24	51 75	9,692 23	·72830	58·03
40	Manitoba Great Northern	6,736 10	2·757	496 06	439 61	94 51	7,766 28	·23746	6·32
41	Maritime Coal Ry. and Power Co	6,431 65	3·233	300 48	572 63	139 64	7,444 40	·70791	11·69
42	Vallée Massawipp	67,184 18	3·394	3,211 45	999 96	592 50	71,988 09	·72510	32·62
43	Moncton et Bouctouche	9,673 86	2·089	801 28	45 91	263 97	10,785 02	·49211	36·78
44	Midland Ry. Co., de Manitoba	19,278 14	2·486	644 16	2,191 48	499 41	22,613 19	1·32986	36·97
45	Montréal et Atlantique	194,631 91	2·343	10,814 12	13,798 50	3,466 43	222,710 96	·74404	20·06
46	Montréal et province, ligne de	56,475 80	1·841	2,419 56	4,068 80	696 83	63,660 99	·88500	49·61
47	Montréal et Vermont-Junction	53,229 21	2·350	2,530 50	5,126 29	770 00	61,656 00	·96936	50·37
48	Morrissey, Fernie et Michel	7,600 50	1·473				7,600 50	·30811	9·53
49	Jonction de Napierville	4,853 29	2·575		759 42	24 69	5,637 40	·33353	7·97
50	Nelson et Fort Sheppard	25,772 75	3·580	1,502 40	3,912 78	1,123 82	32,311 75	·86027	40·30
51	New Brunswick Coal and Ry. Co	10,127 00	2·602	1,285 30	363 27		11,775 57	·20990	24·39
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	10,423 97	1·858	2,212 44	296 72		12,933 13	·40040	34·28
53	New-Westminster Southern	10,416 61	3·501	3,097 50	417 18	126 78	14,058 07	·64960	25·51
54	Rive Nord	196 65	2·892				196 65	·04056	10·26
55	Ottawa et New-York	73,640 00	2·072	4,250 22	3,692 63	1,265 71	82,848 56	1·07218	43·76
56	Père Marquette	131,280 30	2·097	8,241 14	28,082 06	2,850 14	170,453 64	·61133	7·16
57	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.								
58	Québec-Central	368,179 02	2·107	19,523 08	16,526 32	14,010 44	418,238 86	·88134	30·95
59	Québec et Lac Saint-Jean	242,016 26	2·021	13,559 04	15,854 27	8,971 02	280,400 59	1·20227	35·13
60	Québec, Montréal et Southern	134,598 33	2·574	4,945 87	8,175 02	1,745 05	149,464 27	·70324	37·17
61	Québec-Oriental	35,759 64	2·645	3,390 40	1,570 08	78 64	40,798 76	·71115	44·85
62	Quebec Ry. Light and Power Co	11,843 82	1·472				11,843 82	1·56934	15·81
63	Red Mountain	2,695 98	3·513	290 80	481 80	137 76	3,606 34	·54592	18·36
64	Rutland et Noyan	8,448 84	2·000	87 64	271 40		8,807 88	1·61879	63·53
65	Salisbury et Albert	6,620 79	2·815	2,260 80	283 40	154 53	9,319 52	·39556	40·21
66	Schomberg et Aurora	6,035 00	3·001				6,035 00	.26814	46·46
67	Stanstead, Shefford et Chambly	31,933 00	2·515	1,744 39	6,620 59	770 34	41,068 32	.66944	41·15
68	Tunnel de St-Clair								
69	St-Laurent et Adirondack	214,091 06	1·600	4,091 84	6,895 32	11,767 75	236,845 97	1·26933	39·88
70	St-Martin	5,156 49	2·439	976 45	55 55		6,188 49	·35202	32·56
71	Sydney et Louisburg	38,737 24	2·289	1,036 82	965 78	891 40	41,631 24	1·11013	5·48
72	Témiscouata	53,061 98	2·494	5,659 04	1,500 01	1,125 86	61,346 89	·42649	28·66
73	Temiskaming et Northern Ontario	679,150 04	2·526	18,869 90	52,872 02	9,298 18	760,190 14	1·66955	39·27
74	Mille-Iles	8,950 69	3·150	732 00	3,653 88		13,336 57	·41091	33·38
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	341,156 56	1·960	3,496 58	21,578 01	2,936 38	369,164 53	1·25781	25·16
76	Vancouver, Victoria et Eastern	232,264 53	2·897	4,996 11	26,284 02	8,597 18	272,141 84	1·19355	32·05
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.	2,437 96	2·797	27 10			2,465 06	1·82597	45·16
78	Victoria et Sidney, C.-B	27,930 54	2·789	428 70			28,359 24	1·30148	47·49
79	Wabash (en Canada)	621,238 84	1·770	1,379 08	19,867 16	6,012 18	648,497 26	·87923	28·42
80	Wellington Colliery Co.	4,245 75	5·176	360 00			4,605 75	·14762	4·84
81	York et Carleton	1,705 60	2·803	20 00	257 60		1,983 20	·23133	34·97
	Total	56,543,663 60		1,914,720 39	5,294,388 08	1,295,414 59	65,048,186 66		29 65

Rceettes provenant de l'exploitation.] TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	1	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des transports.						Autres recettes.		Sommaire des recettes	
	Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion avec le tot. des recettes. 100 Col. 9 + B / Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Service des gares et wagons, emmagasinage, etc.	Télégraphe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 + 14 + 15.	Total des recettes par train-mille.
		$ c.	Cents.	$ c.	$	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
1	Alberta Ry. and Irrigation Co.	269,172 54	2·347		4·52459	70 13	365,621 42	1,543 09	16,617 96	383,782 47	3·08698
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	208,908 77	1·431	105,280 98	4·14176	57·64	365,711 56	121,848 75	57,494 45	545,054 76	4·14748
3	Atlantique, Québec et Occidental	14,844 45	2·807		·37212	55·41	26,763 06	23 40		26,786 46	·67147
4	Algoma-Oriental	93,747 63	1·993	1,192 90	4·94971	97·16	96,569 28	92 45	1,150 23	97,811 96	5·09941
5	Baie de Quinté	184,819 61	1·851	487 00	·93736	76·45	233,295 02	2,379 12	3,159 49	238,833 63	1·20812
6	Bedlington et Nelson	2,247 39	7·363	3 62	1·07283	86·67	2,596 96	0 09		2,597 05	1·22042
7	Brandon, Saskatchewan et B.-d'Hu.	50,201 18	1·323	2,555 95	2·33191	63·50	82,673 97	406 48		83,080 45	1·25439
8	Yukon-Britannique	210,045 75	10·306		4·96177	75·03	276,416 61	664 58	2,845 35	279,926 54	6·31532
9	Brockville, Westport et N. Western	36,282 31	3·593		1·22907	48 05	75,422 23	47 58	34 00	75,503 81	1·26769
10	Canada Southern	6,488,853 07	·613	44,615 79	3·58437	67 58	9,618,804 72	20,119 58	27,714 76	9,666,639 06	2·66494
11	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial	7,165,722 70	·565	94,043 39	1·46972	65·97	10,818,264 28	46,365 97	138,779 82	11,003,410 07	1·43229
12	" " Ile du P.-E.	180,499 41	3·757		·86892	47·65	367,809 97	889 20	10,074 38	378,773 55	1·04779
13	Canadian Northern	15,337,533 95	·757	237,505 16	2·37600	74 66	19,572,939 35	55,669 87	1,231,484 41	20,860,093 63	2·25864
14	" " Ontario	586,163 58	·963	9,272 96	1·56482	67·51	854,208 80	4,614 97	23,129 64	881,953 41	1·23708
15	" " Québec	872,026 49	1·199	83,289 87	1·95104	71·96	1,304,096 45	18,044 38	5,394 00	1,327,534 83	1·89267
16	Pacifique-Canadien	78,588,172 52	·772	616,239 55	2·89421	68·14	114,303,208 92	555,248 22	1,375,354 97	116,233,812 11	2·47199
17	Cap-Breton	4,336 60	4·710		·16250	46·44	9,322 49	16 25		9,338 74	·47328
18	Caraquet	43,742 60	2·992	1,549 00	·96205	67·97	66,635 25			66,635 25	1·41542
19	Central Ontario	220,692 21	2·325		2·35702	68·67	314,139 48		7,229 39	321,368 87	1·44004
20	Crow's Nest Southern	126,852 49	1·572	184 00	3·12029	83·58	151,744 95	221 50	480 87	152,447 32	1·76605
21	Cumberland Ry. and Coal Co.	97,590 85	1·550		2·09796	84·13	115,835 95	1 07	162 60	115,999 62	2·46629
22	Dominion Atlantic	578,842 22	2·552	455 00	1·91954	57·62	1,000,331 00	1,882 00	3,032 44	1,005,245 44	1·64376
23	Eastern British Columbia	37,788 13	2·517	10 00	4·90630	89·47	42,131 73	36 40	76 00	42,244 13	5·48340
24	Elgin et Havelock	9,519 20	2·406		·48567	68·72	13,852 28			13,852 28	·70675
25	Essex Terminal	34,822 86	2·886	200 00	1·81466	99·26	35,022 86	261 00		35,283 86	1·82818
26	Grand-Tronc	22,562,596 45	·687	416,194 50	2·13130	64·18	35,404,835 65	177,130 05	220,009 38	35,801,975 08	1·89079
27	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	1,520,313 78	·782	113,911 86	1·96779	75·19	2,143,572 68	8,358 85	21,431 70	2,173,363 23	1·50670
28	Halifax et Southwestern	236,838 94	1·979	5,668 60	·87845	50·73	474,778 45	1,247 17	2,005 63	478,031 25	1·29549
29	Hereford	53,360 27	1·827	3 00	1·12608	71·41	73,474 51	246 34	918 53	74,639 38	·95640
30	Inverness Ry. and Coal Co	175,759 64	1·018	80 00	1·56950	87·61	199,467 12	233 94	1,003 14	200,704 20	1·79144
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	16,592 18	2·643	230 00	·48952	63·76	25,840 56		539 90	26,380 46	·76812
32	International du N.-B. (arch. détr.)	royed by fire.)									
33	Kent Northern	12,022 89	4·578		·71133	57·95	20,747 06			20,747 06	1·22749

34	Vallée Kettle	2,832 88	7·248	733 39	2·02629	85·72	4,079 72	80 00		4,159 72	2·36347
35	Kingston et Pembroke	146,394 42	2·210	17,401 64	1·52880	72·49	230,312 62	Dr. 7,396 85	2,990 95	225,936 72	1·63092
36	Klondike Mines	57,564 07	23·427		7·45938	95·88	59,633 27		401 04	60,034 31	7·77948
37	Lotbinière et Mégantic	30,510 37	3·822		1·62462	84·24	36,206 15		9 00	36,215 15	1·83768
38	London et Port Stanley	72,625 48	·886	6,419 46	1·40140	66·66	117,685 81	296 57	589 58	118,571 96	·97550
39	Maine Central (ci-de. Washing. Co.)	7,008 50	·707		·60314	41·97	16,700 73			16,700 73	1·05734
40	Manitoba Great Northern	114,874 36	·959	125 42	2·69541	93·61	122,766 06	77 35		122,843 91	2·38028
41	Maritime Coal Ry. and Power Co.	56,224 63	2·777		2·53492	88 31	63,669 03			63,669 03	2·87056
42	Vallée Massawippi	146,419 26	·854	1,310 54	1·53942	66·95	219.71789	382 53	528 92	220,629 34	1·13002
43	Moncton et Bouctouche	18,480 57	3·673		·84324	63·02	29,265 59		53 93	29,319 52	1·33781
44	Midland Ry. Co. de Manitoba	38,354 55	2·476	105 27	4·08495	62·88	61.073 01	82 77		61,155 78	2·31484
45	Montréal et Atlantique	853,745 21	1·156	7,989 55	1·73302	77·64	1,084,445 72	6,427 05	18,975 76	1,109,848 53	1·66863
46	Montréal et ligne provinciale	62,361 45	2·521	149 89	1·33857	48·71	126,172 33	578 14	1,569 74	128,320 21	1·20260
47	Montréal et jonction Vermont	60,390 39	·614	244 62	1·22678	49·53	122,291 01	105 60	4 00	122,400 61	1·08180
48	Morrissey, Fernie et Michel	64,330 60	2·767	7,777 63	2·92314	90·47	79,708 73			79,708 73	3·23126
49	Jonction Napierville	64.637 69	·853		2·41718	91·48	70,275 09	375 95		70,651 04	2·64205
50	Nelson et Fort Sheppard	44,483 08	3·940	451 20	2·36620	56·04	77,246 03	237 10	2,686 57	80,169 70	1·41183
51	New Brunswick Coal and Ry. Co.	32,757 71	1·367		·58389	67·84	44,533 28		3,748 39	48,281 67	·86060
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	24,677 28	3·394		·47493	65·41	37,610 41		115 97	37,726 38	·63727
53	New-Westminster Southern	38,718 56	5·575	30 00	1·78919	65·66	52,806 63	121 14	6,089 50	59,017 27	2·72047
54	Rive Nord	1,723 77	5·004		·35556	89·74	1,920 42			1,920 42	·39612
55	Ottawa et New-York	102,616 84	1·119	111 42	1·76886	54·26	185,576 82	1,079 51	2,660 21	189,316 54	1.39817
56	Père Marquette	2,171,327 59	·569	28,037 14	2·47610	92·47	2,369,818 37	2,778 64	5,742 62	2,378,339 63	2·04945
57	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	6,651 38				100·00	6,651 38			6,651 38	
58	Québec Central	921,302 19	1·294		2 99271	68·19	1,339,541 05	2,940 56	8,557 50	1,351,039 11	1·83059
59	Québec et Lac Saint-Jean	503,325 74	1·411	2,168 57	1·75598	63·34	785,894 90	4,582 66	7,577 75	798,055 31	1 65076
60	Québec, Montréal et Sud	251,025 88	1·247	1,014 97	1·63904	62·69	401,505 12	451 66	55 38	402,012 16	1·43430
61	Québec Oriental	50,112 34	1·946		·65053	55·09	90,911 10	37 67		90,948 77	·96523
62	Quebec Ry., Light and Power Co.	59,823 74	3·011	2.592 20	2·72214	83·35	74,259 76	490 21	133 29	74,883 26	2·45712
63	Red Mountain	13,359 00	5,634	2,417 50	1·14025	80·35	19,382 84	58 31	193 48	19,634 63	1·41725
64	Rutland et Noyan	5,055 77	1·503		2·07800	36·47	13,863 65			13,863 65	1·76168
65	Salisbury et Albert	13,104 13	5·779		·55626	56·53	22,423 65		752 98	23,176 63	·98373
66	Schomberg et Aurora	6,932 66	6·099		·30802	53·37	12,967 66		22 12	12,989 78	.57714
67	Stanstead, Shefford et Chambly	55,640 31	2·548	475 18	1·27359	56·22	97,183 81	2,534 33	80 77	99,798 91	1·12884
68	Tunnel St-Clair	296,936 00				100·00	296,936 00			296,936 00	
69	St-Laurent et Adirondack	353,432 42	1·149	923 79	2·86323	59·68	591,202 18	2,473 56	97 26	593,773 00	1·90922
70	St-Martin	12,406 75	5·313		·70573	65·27	18,595 24	56 75	354 04	19,006 03	1·08111
71	Sydney et Louisburg	673,790 17	1·101	26,353 81	2·82625	92·24	741,775 22	4,572 14	12,680 64	759,028 00	2·82597
72	Témiscouata	148,703 52	2·352	461 56	1·95089	69·68	210,511 97	1,591 22	1.945 27	214,048 46	1·42498
73	Temiskaming et Northern Ontario	1,072,095 10	1·443	13,235 08	2·50060	56·08	1,845,520 32	17,783 80	72,117 32	1,935,421 44	2·20290
74	Mille-Iles	24,050 84	10·623		·74103	60·19	37,387 41		2,567 76	39,955 17	1·23106
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,025,662 29	1·127	62,581 54	6·01405	74·17	1,457,408 36	8,324 29	1,579 72	1,467,312 37	3·07227
76	Vancouver, Victoria et Eastern	553,303 25	2·011	8,395 86	3·32498	66·15	833,840 95	12,613 94	2,621 13	849,076 02	2·76000
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	2,264 36	6·940	3 00	2·31363	43·29	4,732 42	504 09		5,236 51	2·64604
78	Victoria et Sidney, C.-B	30,544 40	6·589	165 00	1·93701	51·43	59,068 64	644 99		59,713 63	1·86669
79	Wabash (en Canada)	1,623,174 51	·532	5,593 17	1·90899	71·38	2,277,264 94	4,208 89	113 00	2,281,586 83	1·44375
80	Wellington Colliery Co.	90,543 07	1·668		2·90202	95·16	95,148 82			95,148 82	3·04964
81	York et Carleton	3,686 86	2·582		·43005	65·03	5,670 06			5,670 06	·66168
	Totaux	148,030,898 60		1,930,241 53		68·35	215,009,326 79	1,086,687 37	3,307,738 63	219,403,752 79	

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1912.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Entretien des voies et structures.								
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Ballast.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies.	Entretien des voies.	Enlèvement des neiges, sable et glace	Tunnels.	Ponts viaducs et ponceaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	2,025 00		13,893 30	1,234 95		34,624 77			2,537 51
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	5,264 98	300 00	6,895 23	3.029 41	2,072 87	51,587 67	5,612 14		29,044 93
3	Atlantique, Québec et Occidental					30 43	13,709 86	3,022 58	375 90	231 05
4	Algoma Oriental	2,445 22	9 10	955 28	Cr. 187 79	175 84	7,996 81	969 66		1,208 93
5	Baie de Quinté	1,959 96	152 00	4,542 63	Cr. 47 98	382 75	18,505 84	3,165 04		44 66
6	Bedlington et Nelson	1,380 90	72 15	967 83	Cr. 42 05	Cr. 33 31	4,297 04	86 67		1,152 24
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	3,876 80	8 35	190 01	13 32	373 32	19,419 92	3,618 78		881 85
8	British Yukon	19 24	Cr. 22 91	761 59	10 77	769 07	12,532 33	7,417 70		869 83
9	Brockville, Westport et Northwestern	600 00		2,866 45		450 65	4,460 59	1,253 33		835 75
10	Canada Méridional	39,512 95	4,756 03	191,528 99	49,928 63	45,329 62	269,930 89	24,346 35		65,333 37
11	Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	53,945 22	60,658 90	150,559 61	150,008 53	105,617 88	694,997 10	150,590 45		48,230 45
12	" " (Ile du Prince-Ed)	3,297 27	6,402 02	13,468 71	406 31	3,209 93	59,799 07	9,085 03		778 21
13	Canadian Northern	70,424 29		651,699 27	24,000 00	94,214 88	1,217,988 56	78,734 71		146,004 78
14	" " Ontario	7,979 09	1,292 97	20,552 54	2,058 62	14,666 76	126,434 33	13,427 82		8,396 88
15	" " Québec	7,828 55	2,897 59	29,456 96	11,618 93	9,211 34	94,095 16	30,925 93		11,712 72
16	Pacifique Canadien	597,854 08	135,097 00	1,576,099 44	680,973 16	541,470 43	8,392,429 95	748,597 28	12,545 31	1,302,767 06
17	Cap-Breton	399 00		2,523 72			3,227 18	917 85		39 60
18	Caraquet	500 00	200 00	2,439 48		1,210 00	10,506 08			356 42
19	Central Ontario	2,600 00	2,991 90	8,100 00	1,226 26	715 45	24,665 40	4,054 90		2,038 66
20	Crow's Nest Southern	5,158 28	2,192 61	9,303 63	449 79	1,314 35	40,778 08	2,923 23		2,944 83
21	Cumberland Railway and Coal Co	916 90	7 75	5,176 43		770 67	10,973 05	1,168 51		409 78
22	Dominion Atlantic	4,804 67	2,634 39	16,513 71	19,500 00	2,673 12	55,304 29	5,653 31		8,422 91
23	Eastern British Columbia	22 35				37 20	3,885 18	1,282 96		
24	Elgin et Havelock			582 06	112 60	44 33	2,735 05	68 48		471 43
25	Essex Terminal	400 00		100 00		100 00	2,571 40	100 00		
26	Grand-Tronc	124.400 23	Cr. 1,144 84	627,427 44	362,632 81	241,463 93	1,396,466 70	186,683 44		358,625 52
27	" (Canada Atlantique)	13,315 02	1,950 78	72,838 36	21,765 58	24,921 64	163,002 15	28,829 17		20,049 64
28	Halifax et South Western	4,335 61	2,501 35	35,694 71	38 71	4,041 28	70,018 04	915 34		3,937 30
29	Hereford	1,698 03	1,636 65	5,346 13	Cr. 106 37	1,029 06	16,539 21	2,458 27		7,542 92
30	Inverness Railway and Coal Co	1,327 48		4,023 75	1,985 60	1,983 60	14,717 93	2,141 48		1,060 09
31	Irondale, Bancroft et Ottawa			189 75		89 44	7,029 68	735 24		167 19
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu.)									
33	Kent Northern	500 00		2,423 89			2 786 56	15 00		

34	Vallée Kettle	65 00					991 77			
35	Kingston et Pembroke	4,116 60		11,155 05		1,470 78	30,898 04	3,747 85		3,085 82
36	Klondike, Mine du			1,500 25			11,763 18	264 55		2,308 91
37	Lotbinière et Mégantic			5,557 19	151 73	71 26	5,064 51	286 85		617 32
38	London et Port Stanley	1 131 92	55 11	7,635 70	471 24	2,738 80	9,676 65	3,815 78		1,276 85
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)	42 41		502 74		6 75	1,119 30	29 45		1,007 64
40	Manitoba Great Northern	4,571 13		1,100 27	Cr. 319 55	317 42	22,387 12	851 33		1,297 44
41	Maritime Coal Railway et Power Co	369 45		938 33	21 14		8,993 74	97 53		167 50
42	Vallée de Massawippi	1,101 52		5,455 63	4,547 27	3,616 60	17,432 86	1,484 68		330 94
43	Moncton et Bouctouche	5,015 55		642 53		284 42				1,449 32
44	Midland Railway Co. de Manitoba	353 57								
45	Montréal et Atlantique	11,079 46	588 05	20,852 55	14,340 17	14,155 90	106,769 08	12,811 81		63,388 60
46	Montréal et ligne provinciale	898 48	6 75	5,203 17	1,140 38	1,768 37	14,154 31	3,288 51		2,585 96
47	Montreal and Vermont Junction	943 88		2,386 79	289 10	1,240 42	6,425 46	1,199 88		946 52
48	Morrissey, Fernie et Michel			2,406 11	1,484 87		3,749 67	1,735 96		
49	Napierville Junction	1,084 41		91 29		115 03	2,994 30	1,000 88		
50	Nelson et Fort Sheppard	4,347 48		5,632 03	3 10	126 31	25,654 53	2,690 31		12,208 19
51	New Brunswick Coal and Railway Co			4,629 29		132 50	15,708 58			5,494 82
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E.			2,680 15			5,044 19			637 02
53	New Westminster Méridional	1,749 41		1,046 86	5 58	67 86	7,645 55	51 51		1,048 31
54	North Shore						87 24	90 26		
55	Ottawa et New-York	1,425 64	5,537 53	6,654 04	375 04	941 83	14,905 07	2,042 53		3,224 51
56	Père Marquette	10,321 99	1,921 31	21,066 99	2,783 36	7,566 03	52,059 40	8,164 51		4,261 27
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Québec Central	8,793 90	22,693 30	18,600 00	24,000 00	4,428 69	85,111 60	2,906 55		6,452 17
59	Québec et Lac St-Jean	5,466 57	1,682 14	18,133 55	2,158 51	6,226 04	56,762 68	17,706 25		1,662 25
60	Québec, Montréal et Sud	7,634 70	5,482 44	25,414 05	4,688 40	4,774 66	37,496 34	8,424 76		31,939 17
61	Québec Oriental	1,058 35		489 30		186 13	15,991 52	3,204 06		2,622 75
62	Quebec Railway, Light et Power Co	299 97	23 27	1,391 92		233 43	3,114 69	1,761 87		142 98
63	Red Mountain	1,126 43		1,795 40	4 00	1 64	4,807 45	1,456 25		3,130 36
64	Rutland et Noyan	216 35	7 60	651 35	23 12	182 99	1,439 78	93 14		194 88
65	Salisbury et Albert	537 25		1,616 75			4,862 15	60 55		2,880 95
66	Schomberg et Aurora						3,903 85	1,589 16		652 89
67	Stanstead, Shefford et Chambly	718 44	48 65	2,601 67	Cr. 47 23	950 59	9,139 92	2,587 67		2,372 69
68	Tunnel St-Clair	198 38					9,687 77			
69	St-Laurent et Adirondack	3,288 17	73 10	2,010 57	860 10	3,114 60	19,386 34	3,235 03		2,791 95
70	St. Martins			1,148 76		279 31				659 15
71	Sydney et Louisburg	2,915 14	13 86	16,770 70	14,931 85	5,846 68	35,208 57	5,732 15		2,459 34
72	Témiscouata	1,955 00		10,389 53	724 22	937 24	28,685 35	1,353 51		4,770 51
73	Temiskaming and Northern Ontario	22,345 65	16,807 91	30,785 50	3,229 05	5,634 58	194,012 67	23,323 67		20,389 34
74	Mille Iles	103 85	372 50	1,635 25		471 96	2,429 09	253 45		842 21
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	9,381 52	3,052 50	9,703 27	7,808 57	21,931 74	86,224 04	7,947 63	615 27	6 819 39
76	Vancouver, Victoria et Eastern	17,262 36	25 25	15,549 99	1,306 65	1,488 81	101,172 91	4,101 49	120 20	40,330 04
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	23 94		38 36		14 15	391 99			222 92
78	Victoria et Sidney, C.-B.	421 44		1,290 78		223 22	9,428 66			2,355 68
79	Wabash (en Canada)	691 13		20 96		6 90	98 63			2 66
80	Wellington Colliery Co			4,526 00	5,284 00	2,582 23	16,169 12			
81	York et Carleton						1,066 77			
	Total	1,091,847 56	282,985 06	3,728,821 52	1,420,874 49	1,192,472 45	13,938,132 11	1,448,192 02	13,656 68	2,265,127 73

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	—	11	12	13	15	16	18	19	20	24
		Entretien des voies et structures.								
	Nom du chemin de fer.	Passages supérieurs et souterrains.	Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et indicateurs.	Abris contre les neiges et les sables.	Signaux et appareils d'enclenchement.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Bâtiments, installations et terrains.	Docks et quais.	Outils et fournitures de cantonniers.	Blessures aux personnes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	....	3,257 23	....	....	874 52	3,593 30	....	....	....
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	....	341 93	....	....	3,800 58	5,473 09	911 87	1,985 29	12 00
3	Atlantique, Québec et Occidental	246 58	258 94	194 25	....	207 07	66 50	....	43 84	....
4	Algoma Oriental	....	33 74	....	....	1,143 57	151 92	....	550 40	2 00
5	Baie de Quinté	....	766 00	....	133 65	49 20	2,097 84	346 85	174 76	....
6	Bedlington et Nelson	Cr. 0 16	5 89	....	....	6 98	91 54	....	125 28	53 56
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	4 05	275 37	111 33	250 80	273 37	1,610 46	....	416 44	30 00
8	Yukon Britannique	....	1 35	384 63	....	439 64	2,045 91	109 38	295 00	1 28
9	Brockville, Westport and Northwestern	....	2,110 87	....	....	....	1,184 10	....	64 17	....
10	Canada Méridional	3,546 68	32,378 76	....	44,134 35	10,823 57	53,842 47	2,278 24	8,617 53	1,033 65
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	1,795 60	50,027 77	14,305 78	5,939 54	1,653 13	260,355 11	27,261 10	21,516 07	313 62
12	" " (Ile du P.-E.)	....	7,282 23	879 10	34 38	572 64	8,299 55	1,673 81	2,125 46	....
13	Canadian Northern	32 76	29,381 22	2,764 14	9,739 22	46,074 23	189,363 63	1,844 33	28,054 15	14,175 11
14	" " Ontario	10 90	1,830 55	76 18	1,131 79	4,264 22	6,147 33	87 03	2,635 19	404 50
15	" " Québec	31 25	12,087 01	498 37	2,461 28	Cr. 267 94	10,881 72	....	3,340 20	200 31
16	Pacifique Canadien	10,367 65	271,531 69	142,598 03	56,551 32	445,821 37	2,303,251 13	71,411 79	231,878 85	71,983 02
17	Cap-Breton	....	13 50	....	....	10 80	53 30	....	....	....
18	Caraquet	....	127 03	....	....	767 43	....	....	215 21	....
19	Central Ontario	600 00	2,701 38	....	....	262 07	2,669 20	....	1,029 75	....
20	Crow's Nest Méridional	....	164 06	21 79	....	329 21	1,362 28	....	969 33	33 25
21	Cumberland Railway and Coal Co	....	347 71	56 80	....	8 40	1,012 01	....	264 07	....
22	Dominion Atlantique	29 76	7,238 42	535 76	92 52	224 65	5,669 97	407 00	2,768 49	100 00
23	Colombie-Britannique Orientale	....	....	....	....	7 39	319 22	....	472 27	....
24	Elgin et Havelock	....	28 12	....	....	....	166 77	....	39 98	....
25	Essex Terminal	....	....	....	2,057 93	30 07	....	....	150 38	....
26	Grand-Tronc	49,419 71	118,461 03	9,193 66	33,961 00	9,069 19	573,429 54	14,011 61	29,356 31	4,795 78
27	" (Canada Atlantique)	30 00	16,972 41	3,461 52	754 56	8,243 50	52,465 21	1,060 84	5,766 35	112 34
28	Halifax et Sud-Ouest	65 79	2,851 86	....	70 70	623 26	4,663 05	2,370 05	1,560 47	25 00
29	Hereford	4 80	1,435 71	....	331 87	5 57	1,203 28	....	332 65	1 17
30	Inverness Railway and Coal Co	....	1,257 16	189 99	....	160 58	1,271 90	....	216 38	....
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	67 72	....	....	33 88	457 03	....	94 24	....
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)	....	....	....	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	....	....	40 00	....	....	....	....	15 75	....

34	Vallée Kettle						111 60			
35	Kingston et Pembroke		862 92			6 18	4,730 19	1 57	1,053 70	
36	Klondike Mines					308 16	135 61		989 13	
37	Lotbinière et Mégantic		18 18			11 67	215 61	156 62	82 41	
38	London et Port Stanley	270 96	565 77	20 04	19 92	15 16	1,323 04	Cr. 742 39	112 76	
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)								0 18	
40	Manitoba Great Northern		376 31	13 78	392 44	173 98	767 35		340 82	76 56
41	Maritime Coal Railway and Power Co		133 47			89 03	289 27		158 12	
42	Vallée Massawippi		1,230 90		19 81	13 64	1,316 27		329 41	1,180 41
43	Moncton et Bouctouche				930 45		360 82		142 19	
44	Midland Railway Co. of Manitoba	20 00					9 00			
45	Montréal et Atlantique	419 81	8,318 59	1,772 23	3,143 85	7,420 15	33,047 37		3,053 40	403 15
46	Montréal et ligne provinciale		748 65		123 05	158 37	3,317 01		204 59	116 68
47	Montréal et jonction Vermont		502 01		9 50	180 53	88 86		209 45	36 00
48	Morrissey, Fernie et Michel						235 70			
49	Jonction de Napierville		265 46	0 14	83 13	24 92	309 39		31 58	
50	Nelson et Fort Sheppard		145 15	Cr 0 07	79 00	223 91	775 64		848 47	224 28
51	New Brunswick Coal and Railway Co		4 94			288 84	435 06		1,249 59	
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		440 17				646 00	49 10		
53	New-Westminster Southern	5 46	96 83		30 93	19 83	108 57		101 37	92 23
54	Rive Nord									
55	Ottawa et New-York	48 38	2,915 41	17 00	1,173 64	177 93	5,662 15		431 02	10 70
56	Père Marquette	933 06	6,314 47	63 29	448 13	129 36	8,665 01	Cr. 299 92	626 18	89 20
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co.									
58	Québec Central		1,806 94	614 76			11,827 20		2,564 31	7 00
59	Québec et Lac Saint-Jean		5,242 96	310 60	246 42	68 77	11,702 28	48 75	2,236 98	158 00
60	Québec, Montréal et Sud	97 53	3,427 05	7 43	2,229 65	630 31	12,004 31	92 36	984 59	430 10
61	Québec Oriental		1,036 49	94 62		172 37	1,213 03		599 70	26 69
62	Quebec Railway, Light and Power Co	6 42	352 29	2 22	24 58	57 68	850 85		114 36	
63	Red Mountain		28 22	Cr. 0 02	17 65	122 36	306 44		146 99	46 59
64	Rutland et Noyan	Cr. 17 51	90 50	13 87	13 87	2 97	445 25	4 96	60 45	1 98
65	Salisbury et Albert		50 87				40 96		402 76	
66	Schomberg et Aurora						86 87		5 77	
67	Stanstead, Shefford et Chambly		781 78		81 95	83 49	5,256 86		125 52	134 92
68	Tunnel St-Clair							631 72		
69	St-Laurent et Adirondack	141 39	3,556 95	106 71	1,504 18	121 52	6,838 99		729 15	3,644 48
70	St-Martin					13 64				
71	Sydney et Louisburg		4,600 67	482 49		311 21	8,164 95		1,170 60	
72	Témiscouata		701 41	144 78			1,562 96		304 67	
73	Témiskaming et Ontario-Nord	20 32	7,103 25		52 99	6,814 33	36,359 69		6,679 79	679 00
74	Mille Iles		26 23				304 58	103 09	81 24	
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	12 00	2,623 39	14 35	7,770 93	18 68	17,641 17		2,157 86	776 17
76	Vancouver, Victoria et Oriental	987 59	1,627 83	Cr. 0 17	1,099 91	908 80	10,291 35	50 10	2,143 23	663 97
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co		43 21			2 60	208 52	53 49	3 89	
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique		680 86			76 49	3,003 05	846 63	61 68	
79	Wabash (en Canada)						666 79		0 88	1 77
80	Wellington Colliery Co									
81	York et Carleton								15 10	
	Total	69,130 78	619,956 79	178,989 38	177,140 97	554,159 03	3,684,523 98	124,819 98	375,628 15	102,076 50

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1912—*Suite.*

		25	28	30	31	33	34	35	36	38
		Entretien des voies et structures—*Suite.*					Entretien du matériel.			
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Dt.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Av.	Total de l'entretien des voies et des structures.	Surintendance.	Locomotives à vapeur—Réparations.	Locomotives à vapeur—Réfections.	Locomotives électriques—Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	47 92	1,364 69	931 02		64,384 21	1,376 17	10,240 56		
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	199 91				116,531 90	5,367 73	15,865 00		
3	Atlantique, Québec et Occidental		38 00			18,425 00	236 27	389 83		
4	Algoma Oriental	58 36				15,513 04	1,448 63	2,126 14	26 02	
5	Baie de Quinté	9 50	33 72			32,316 42		24,422 21		
6	Bedlington et Nelson	42 51	1 90			8,208 97	10 31	65 81		
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	127 47	6 65			31,488 29	543 17	3,765 29		
8	British Yukon	9 19				25,644 00	971 89	2,514 12		
9	Brockville, Westport and Northwestern					13,825 91	672 33	1,988 76		
10	Canada Méridional	2,067 62		64,063 77	71,570 52	841,882 95	32,220 32	413,837 93	45,759 36	
11	Chemin de fer ds l'Etat (Intercolonial)	4,034 05	1,056 27	31,498 23	8,025 53	1,826,338 88	59,804 54	727,051 15	371,919 83	
12	" " (Ile du Prince-Ed.)	275 89	10 00			117,599 64	7,105 70	34,770 70		
13	Canadian Northern	2,323 91	42 05	5,352 42	3,347 21	2,608,866 45	37,660 75	1,403,667 27		
14	" " Ontario	502 76	4 63			211,904 09	7,431 24	43,997 18		
15	" " Québec	326 86	33 77	85 65	525 30	226,900 39	3,085 49	93,301 78		
16	Pacifique Canadien	44,241 09	4,555 33	131,514 46	53,744 23	17,719,795 21	306,592 01	5,375,518 60	167,374 71	
17	Cap-Breton		8 85			7,193 80		436 55		
18	Caraquet	56 00				16,377 65	600 00	4,603 00		
19	Central Ontario	26 28	39 25	954 71		54,675 21	1,155 00	10,112 97		
20	Crow's Nest Southern	141 64	137 47	99 00		68,322 83	687 99	8,319 78		
21	Cumberland Railway and Coal Co		425 96			21,538 04	609 50	4,635 33		
22	Dominion Atlantic	167 68	59 62			132,800 27	3,760 21	16,449 48	12,000 00	
23	Eastern British Columbia	2 88				6,029 45	172 75	5,657 09		
24	Elgin et Havelock					4,248 82		494 91		
25	Essex Terminal		200 00			5,709 78		209 09		
26	Grand-Tronc	6,405 00		37,014 62	310,304 77	3,871,367 96	82,428 59	2,566,746 83		
27	" (Canada Atlantique)	589 48		5,253 00	816 29	440,565 26	9,965 86	189,075 05		
28	Halifax and Southwestern	72 85		2,207 12		135,992 49	2,992 20	22,113 37		
29	Hereford	108 12		123 12		39,690 19	528 99	7,077 60	Cr. 78 07	
30	Inverness Railway and Coal Co.	68 11				30,404 05	1,872 04	10,592 75		
31	Irondale, Bancroft et Ottawa					8,864 17	30 80	650 10		
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu.)									
33	Kent Méridional					5,781 20	500 00	387 30		

34	Vallée Kettle		130 79			1,299 16				
35	Kingston et Pembroke	110 49		2,382 28		63,621 47	71 96	17,338 12		
36	Klondike, Mines du	24 50				17,294 29		2,774 07		
37	Lotbinière et Mégantic		35 19			12,268 54		1,481 37		
38	London et Port-Stanley	32 41		88 50	6,848 31	21,659 91	595 23	14,919 94	69 29	
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)	6 93				2,715 40	84 02	807 29	Cr. 8 74	
40	Manitoba Great Northern	155 80	7 02	45 78		32,555 00	388 91	4,224 99		
41	Maritime Coal, Railway and Power Co	17 12		360 00		11,634 70	180 00	3,675 69		
42	Massawippi, Vallée de	55 24		589 86	360 00	38,345 12	1,429 65	14,856 98		
43	Moncton et Bouctouche					8,825 28		887 45		
44	Midland Railway Co. du Manitoba	6 23		11,613 07		12,001 87	455 21	925 81		
45	Montréal et Atlantique	669 48		761 89		302,995 54	3,635 77	53,836 66		
46	Montréal et ligne provinciale	4 53		12 06		33,730 87	721 96	305 58	2,218 80	
47	Montréal et jonction Vermont	44 09				14,502 49	613 19		2,218 80	
48	Morrissey, Fernie et Michel				99 00	9,513 31		7,519 86		
49	Napierville, jonction de	34 93	36 63			6,072 09	155 48	2,229 28		
50	Nelson et Fort-Sheppard	99 06	269 10	2,838 00		56,164 49	586 54	5,292 07		
51	New Brunswick Coal and Railway Co					27,943 62		6,937 07		
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed					9,496 63			2,040 72	
53	New Westminster Southern	42 51	1 91			12,114 72	157 09	2,435 78		
54	Rive Nord					177 50				
55	Ottawa et New-York	6 32		537 31		46,086 05	2,867 35	9,438 52		
56	Père Marquette	309 66		92,754 87	166 78	218,011 39	5,699 01	140,032 04	656 61	
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		2,500 00			2,500 00				
58	Québec Central	246 63	56 25			190,109 30	8,569 01	40,958 43	15,000 00	
59	Québec et Lac St-Jean	100 58	19 10		103 54	129,828 89	2,499 11	70,624 51		
60	Québec, Montréal et Sud	154 43		319 99	8,342 63	137,889 64	6,541 14	26,280 07	Cr. 78 00	
61	Québec Oriental	15 00	31 46			26,741 47	463 64	8,214 99		
62	Quebec Railway, Light and Power Co	12 25	4 73	467 86		8,861 37	289 79	3,394 04		
63	Red Mountain	25 44	46 61			13,061 81	193 95	2,279 08		
64	Rutland et Noyan	6 94		86 87	216 35	3,303 01	66 54	640 01	198 12	
65	Salisbury et Albert		45 27			10,497 51		1,195 82		
66	Schomberg et Aurora					6,238 54		758 67		
67	Stanstead, Shefford et Chambly	17 61		76 61		24,931 14	632 72	228 54	2,496 12	
68	Tunnel St-Clair		11 52			10,579 39	648 31			6,846 88
69	St-Laurent et Adirondack	29 51	33 76	19,199 53		70,666 03	2,910 17	9,138 64		
70	St Martins		3,002 29			5,103 15		509 77		
71	Sydney et Louisburg		5,312 07			163,920 08	1,764 96	62,649 06		
72	Témiscouata	5 89	12 00			51,547 07	2,690 95	5,749 93		
73	Témiskamingue et Ontario-Nord	448 29	50 00		4,299 85	370,436 18	12,819 76	95,373 72	8,844 64	
74	Mille-Iles	7 00	79 75			6,710 20		1,743 88		
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	472 68	5 00	4,711 38	20,236 15	169,451 39	8,511 28	79,496 00		
76	Vancouver, Victoria et Oriental	402 43	274 19			199,806 93	3,218 95	35,780 22		
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co					1,003 07	11 79	204 48		
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique					18,388 49	208 81	3,228 05		
79	Wabash (en Canada)	23 40		253,271 61	20,120 45	234,664 28	9,099 55	269,373 18		
80	Wellington Colliery Co					28,561 35		8,546 48		
81	York et Carleton					1,081 87				
	Total	65,492 46	19,982 80	669,214 59	509,126 91	31,514,098 12	648,612 28	12,017,379 67	930,658 21	6,846 88

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	—	39	42	43	45	46	48	49	51	52
		ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.*								
	Nom du chemin de fer.	Locomotives électriques—Réfections.	Wagons à passagers—Réparations.	Wagons à passagers—Renouvell.	Wagons pour fret—Réparations	Wagons pour fret—Renouvell.	Matériel pour travaux—Réparat.	Matériel pour travaux—Renouvellements.	Matériel courant—Réparations.	Matériel courant—Renouvell.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co		2,296 91		2,930 87		639 32			
2	Algoma Central et Baie d'Hudson		5,025 93		29,068 81		2,319 11	409 92		
3	Atlantique, Québec et Occidental		173 35				67 73			
4	Algoma Oriental		66 85		7,256 81		330 90			
5	Baie de Quinté		2,349 78		5,955 60					
6	Bedlington et Nelson						345 77			
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson		1,721 30		1,552 34		1,639 07			
8	British Yukon		689 06		754 44		1,192 57			
9	Brockville, Westport and Northwestern		496 21		294 81		16 46			
10	Canada Méridional		45,543 05	9,768 84	244,451 91	133,816 27	2,473 11	6,006 00		
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)		289,123 35	185,959 91	612,111 90	278,939 95	36,908 90	Cr. 200 00	15,033 76	2 00
12	" " (Ile du Prince-Edouard)		16,161 45		14,516 51	2,389 30	816 02			
13	Canadian Northern		531,718 47		747,713 47		53,866 55			
14	" " Ontario		22,873 52		30,176 58		5,072 40			
15	" " Québec		26,084 56		21,118 30		3,221 93			
16	Pacifique Canadien		1,987,274 10	90,888 48	3,571,412 48	739,911 05	561,061 53	187,425 07	4,278 62	
17	Cap-Breton		159 09		129 48					
18	Caraquet		250 00		1,125 00					
19	Central Ontario		1,943 24		6,580 61					
20	Crow's Nest Méridional		1,113 66		7,257 87		1,623 97			
21	Cumberland Railway and Coal Co		3,058 51		5,500 82		305 76			
22	Dominion Atlantic		15,442 01		12,537 59		2,068 01			
23	Colombie-Britannique Oriental		375 12		1,566 70		35 07			
24	Elgin et Havelock		84 63							
25	Essex Terminal									
26	Grand-Tronc		540,735 06		2,755,792 82		80,557 82		62,708 97	
27	" (Canada Atlantique)		11,667 79		68,671 56		4,236 68			
28	Halifax et Sud-Ouest		7,327 36		5,917 21		177 21			
29	Hereford		2,323 53	Cr. 45 11	4,609 52	Cr. 33 53	462 53	45 77		
30	Inverness Railway and Coal Co		742 24		9,569 20		371 39			
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		31 69		63 50					
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu.)									
33	Kent Northern									

34 Vallée Kettle									
35 Kingston et Pembroke		3,487 52		2,735 69					
36 Klondike Mines		423 85		1,937 22					
37 Lotbinière et Mégantic		74 65	44 00	400 64	1 57				
38 London et Port Stanley		3,401 36	60 64	4,751 32	145 94	56 78	17 90		
39 Maine Central (ci-dev. Washington County)		423 27	Cr. 7 72	933 21	Cr. 13 37	23 35	3 83		
40 Manitoba Great Northern		1,060 08		5,554 73		1,450 33			
41 Maritime Coal, Railway et Power Co		39 26		143 78					
42 Vallée de Massawippi		3,879 93		13,379 94		131 54			
43 Moncton et Bouctouche		640 39		1,009 12					
44 Midland Railway Co. de Manitoba		665 58		524 55		17 88			
45 Montréal et Atlantique		1,434 79	3,091 67	6,760 01	18,268 86	27 00	19,445 84		
46 Montréal et ligne provinciale		37 47	660 12	170 06	1,158 24	8 80	325 98		
47 Montréal et jonction Vermont		21 02	1,100 20	44 43	6,739 00		122 25		
48 Morrissey, Fernie et Michel				3,490 15					
49 Napierville Junction		2,513 67		409 01					
50 Nelson et Fort Sheppard		1,113 81		1,112 65		899 40			
51 New Brunswick Coal and Railway Co		645 00		2,284 15					
52 Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.		594 03		1,614 67					
53 New Westminster Southern		556 91		319 52		492 02			
54 North Shore									
55 Ottawa et New-York		1,842 04		5,137 14		213 72			
56 Père Marquette		11,543 11	205 79	237,545 78	7,263 11	341 08	107 56	2,687 16	
57 Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58 Québec Central		13,445 17	9,000 00	27,625 72		2,787 15			
59 Québec et lac Saint-Jean		27,586 34		27,121 96		3,242 08			
60 Québec, Montréal et Sud		8,251 79		28,544 70	712 44	1,212 65			
61 Québec Oriental		2,300 76		505 34		425 07	0 31		
62 Quebec Railway, Light and Power Co		1,839 34		2,912 37		72 98			
63 Red Mountain		22 91		185 40		80 88			
64 Rutland et Noyan		206 23	84 03	584 98	175 09	27 72	4 05		
65 Salisbury et Albert		228 94		1,026 26					
66 Schomberg et Aurora		131 29							
67 Stanstead, Shefford et Chambly		105 84	440 04	460 50	2,632 42	108 88	230 92		
68 Tunnel St-Clair				550 70					
69 St-Laurent et Adirondack		7,529 25		2,349 42		281 47			
70 St-Martin		42 54		23 18					
71 Sydney et Louisburg		3,860 62		77,900 80		4,844 63			
72 Témiscouata		2,577 63		7,120 70		570 24			
73 Témiskaming et Ontario Nord		38,700 52	8,050 51	37,128 41	7,839 38	16,245 32	1,991 68		
74 Mille Iles		335 74		5 90					
75 Toronto, Hamilton et Buffalo		8,657 11		25,053 48	280 32	1,032 93			
76 Vancouver, Victoria et Oriental		8,405 22		10,225 17		4,405 14		891 11	2,094 84
77 Victoria Terminal Railway and Ferry Co		64 39		57 34					
78 Victoria et Sidney, C.-B.		1,014 17		905 80					
79 Wabash (en Canada)		29,191 94		128,092 59	372 10				
80 Wellington Colliery Co		1,284 62		26,543 82					
81 York et Carleton									
Total		3,707,031 92	309,301 40	8,863,819 02	1,200,598 14	798,808 85	215,937 08	85,599 62	2,094 84

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	—	55	56	57	58	60	62	64	67	69
		ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.*								FRAIS DE TRACTION.
	Nom du chemin de fer.	Machines et outils d'ateliers.	Matériel de force électrique.	Blessures aux personnes.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de matér. commun aux points term. Dt.	Entretien de matér. commun aux points term. Av.	Total, entretien de matériel.	Surintendance.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co.	405 33	.....	.....	33 68	2,325 25	.....	.....	20,248 09	.....
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	714 48	.....	.....	213 48	391 99	.....	.....	59,376 45	1,854 87
3	Atlantique, Québec et Occidental	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	867 18	.....
4	Algoma Orientale	28 66	.....	.....	58 52	.....	.....	.....	11,342 53	673 42
5	Baie de Quinté	.....	.....	.....	.....	104 84	.....	.....	32,832 43	1,721 04
6	Bedlington et Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	421 89	1 88
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	237 91	.....	89 23	26 05	29 88	.....	.....	9,604 24	497 95
8	Yukon Britannique	258 72	.....	0 96	0 16	.....	.....	.....	6,381 92	876 03
9	Brockville, Westport and Northwestern	139 60	.....	.....	.....	52 84	.....	.....	3,671 01	656 42
10	Canada Southern	10,416 47	.....	641 14	2,784 82	31 70	5,734 46	.....	953,485 38	48,622 72
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	44,032 02	.....	415 83	11,331 59	44,749 98	5,119 51	.....	2,682,304 22	63,437 07
12	" " (Ile du P.-E.)	3,614 84	.....	95 47	253 18	7,563 77	.....	.....	87,286 94	36 50
13	Canadian Northern	117,735 38	.....	5,063 24	6,674 19	7 33	.....	3,829 52	2,900,277 13	78,792 77
14	" " Ontario	1,736 42	.....	10 00	896 04	49 65	.....	.....	112,243 03	12,501 10
15	" " Québec	2,264 32	.....	4,340 03	512 19	4 95	.....	.....	153,933 55	14,252 61
16	Pacifique-Canadien	523,510 90	.....	39,943 89	45,736 30	.....	8,190 71	440 26	13,608,708 19	536,978 33
17	Cap-Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	725 12	.....
18	Caraquet	504 83	.....	.....	110 00	.....	.....	.....	7,192 83	600 00
19	Central Ontario	567 45	.....	.....	49 70	105 68	.....	.....	20,514 65	1,500 00
20	Crow's Nest Southern	320 25	.....	138 16	33 32	39 78	.....	.....	19,534 78	730 20
21	Cumberland Railway and Coal Co	.....	.....	10 09	.....	717 99	.....	.....	14,838 00	59 57
22	Dominion Atlantique	929 84	.....	.....	71 72	460 92	.....	.....	63,719 78	7,504 15
23	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,806 73	21 95
24	Elgin et Havelock	.....	.....	.....	.....	0 60	.....	.....	580 14	.....
25	Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	209 09	.....
26	Grand-Tronc	286,724 77	.....	9,599 63	15,921 30	570 28	490 76	91,425 38	6,310,851 45	182,005 68
27	" (Canada Atlantique)	20,894 38	.....	100 33	1,244 56	Cr. 79 14	.....	144 94	305,632 13	13,890 88
28	Halifax et Sud-Ouest	971 12	.....	.....	41 90	2 90	300 00	.....	39,843 27	5,074 81
29	Hereford	88 62	.....	1 16	57 64	.....	.....	.....	15,038 65	861 37
30	Inverness Railway and Coal Co	462 86	.....	.....	68 11	.....	.....	.....	23,678 59	65 32
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	5 13	.....	.....	2 10	.....	.....	.....	783 32	14 10
32	International du N.-Brunswick (archives dé-	truites par le	feu).							
33	Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	887 30	.....

34	Vallée Kettle									55 00
35	Kingston et Pembroke	417 40			51 14	5,231 12			29,332 95	1,336 25
36	Klondike, Mines de	46 80				14 45			5,196 39	
37	Lotbinière et Mégantic	20 86	5 00			1,020 13			3,048 22	
38	London et Port-Stanley	919 56		90 03	60 61	55 41			25,144 01	1,646 32
39	Maine Central (ci-devant Washington Co.)	25 70			8 77				2,279 61	190 98
40	Manitoba Great Northern	233 88		115 25	25 12	26 31			13,079 60	508 37
41	Maritime Coal, Railway and Power Co.	54 68			25 72				4,119 13	1,383 37
42	Vallée de Massawippi	344 73		31 25	67 61				34,121 63	
43	Moncton et Bouctouche								2,536 96	
44	Midland Railway Co. of Manitoba	69 89		23 59	8 67	10 03			2,701 21	285 43
45	Montréal et Atlantique	4,077 79			418 74				110,997 13	
46	Montréal et ligne provinciale	87 97		3 00	43 33				5,741 31	392 70
47	Montreal and Vermont Junction			7 44	108 23				10,974 56	981 60
48	Morrissey, Fernie et Michel	81 06				2,183 50			13,274 57	
49	Jonction de Napierville				45 14				5,352 58	348 14
50	Nelson et Fort Sheppard	232 99		82 19	23 72	28 18			9,371 55	428 86
51	New Brunswick Coal and Railway Co.	2,990 49							12,856 71	
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed					1,595 57			5,844 99	
53	New Westminster Southern	78 67		53 64	8 73	10 01			4,112 37	216 24
54	Rive Nord									
55	Ottawa et New-York	704 23		515 25	40 06	1 00	43 83		20,803 14	3,904 19
56	Père Marquette	8,810 81		857 77	577 72	445 24	501 24		417,274 03	17,185 87
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co.									
58	Québec Central	4,659 13	3,218 91	1,142 45	193 49	6,450 86	71,448 42	45,547 17	158,951 57	8,214 59
59	Québec et Lac St-Jean	3,274 06		396 66	214 86	136 17			135,095 75	11,429 72
60	Québec Montréal et Sud	1,118 87		74 75	433 06				73,091 47	3,598 82
61	Québec Oriental	337 48				338 67			12,585 95	
62	Quebec Railway, Light and Power Co.	190 92		0 55	20 81	1,971 96			10,693 07	158 39
63	Red Mountain			36 66	8 71	9 98			2,817 57	125 87
64	Rutland et Noyan	47 34		5 54	4 27	89 36		0 64	2,132 64	241 82
65	Salisbury et Albert	87 09							2,538 11	
66	Schomberg et Aurora								889 96	
67	Stanstead, Shefford et Chambly	116 67		2 75	43 33				7,498 73	392 70
68	Tunnel de St-Clair					3,294 04			11,339 93	
69	St-Laurent et Adirondack	0 63		93 32	676 03	1 75			22,985 68	1,230 24
70	St-Martin								575 49	86 85
71	Sydney et Louisburg					105 59			151,125 66	765 50
72	Temiscouata				52 08	6,701 30			25,462 83	2,228 23
73	Témiskaming et Ontario-Nord	5,318 13		17 64	947 32	812 19			234,089 22	9,507 61
74	Mille-Iles					12 25			2,097 77	232 73
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	6,044 94		945 50	647 21	1,115 72	140 72	7,760,84	124,164 37	10,652 37
76	Vancouver, Victoria et Oriental	1,146 13		638 38	121 06	140 07			67,066 29	2,569 92
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.								338 00	59 96
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique								5,356 83	1,044 24
79	Wabash (en Canada)	12,233 16		203 45	1,064 49	218 42	62,456 82	1,150 08	511,155 62	18,288 73
80	Wellington Colliery Co.								36,374 92	
81	York et Carleton					100 00			100 00	
	Total	1,070,366 36	3,223 91	65,791 22	92,060 58	89,250 47	154,426 47	150,298 83	29,811,510 09	1,072,922 35

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	70 Agences de l'extérieur	71 Publicité.	72 Associations de trafic.	73 Marchandises, grande vitesse.	74 Agences industrielles et d'immigration.	75 Impressions et papeterie.	77 Autres dépenses.	79 Total des dépenses du trafic.	82 Surintendance.
		DÉPENSES DU TRAFIC.—*Suite.*								
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.									2,455 58
2	Algoma Central et Baie d'Hudson		290 74	95 22			147 20		2,388 03	8,110 13
3	Atlantique, Québec et Occidental									610 00
4	Algoma Oriental		55 00	4 68					733 10	2,447 59
5	Baie de Quinté						235 06	224 66	2,180 76	1,074 75
6	Bedlington et Nelson								1 86	21 67
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	1,272 04	911 59	27 01		327 23	247 15	4 41	3,287 38	1,297 19
8	British Yukon	2,222 74	1,021 35				216 56		4,336 68	2,358 72
9	Brockville, Westport and North Western		146 38				53 48		856 28	742 56
10	Canada Méridional	45,625 [illegible]3	19,456 21	3,134 24	65,770 25	1,103 28	27,366 26	175 11	211,255 30	52,648 12
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	74,807 22	47,173 92	2,738 60			32,912 51	848 29	221,917 61	85,411 25
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	96 62	688 56					2 00	823 68	6,150 06
13	Canadian Northern	126,191 11	78,093 39	4,769 55		41,126 72	31,292 96	207 84	360,474 34	188,117 89
14	" " Ontario	1,113 26	7,819 62	577 51		1,503 29	56 00		23,570 78	18,403 76
15	" " Québec	7 296 28	2,563 33	402 61		100 00	2,229 21		26,844 04	13,919 62
16	Pacifique Canadien	1,370,689 53	596,005 18	50,363 59	50,470 28	28,057 02	241,792 03	3,444 36	2,880,800 32	870,470 55
17	Cap-Breton		67 80						67 80	250 00
18	Caraquet						90 01	129 29	819 30	
19	Central Ontario	171 84	222 54	112 52			741 35		2,748 25	1,550 00
20	Crow's Nest Méridional	1,908 72	904 82	54 03		400 75	353 26	5 80	4,357 62	1,808 14
21	Cumberland Railway and Coal Co		34 75				93 55		187 87	600 00
22	Dominion Atlantic	8,534 85	4,126 43	368 30			2,273 29	19 00	22,826 02	4,652 82
23	Colombie-Britannique Orientale		19 70						41 65	1,887 12
24	Elgin et Havelock									
25	Essex Terminal		64 00					88 72	152 72	
26	Grand-Tronc	575,297 46	197,265 50	35,457 80	35,965 56		81,472 21	136 20	1,107,600 41	228,861 24
27	" (Canada Atlantique)	46,746 46	15,227 13	2,671 80	2,731 74		6,314 89	12 00	87,594 90	26,178 44
28	Halifax and South Western	4,792 10	2,403 39	198 42			598 43		13,067 75	8,394 16
29	Hereford	250 10	729 06	28 17	43 29	104 34	198 86	49	*2,215 68	781 76
30	Inverness Railway and Coal Co		167 70				34 05		267 07	200 44
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		31 11	88 43			69 60		203 24	1,214 85
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu).									
33	Kent Méridional									500 00

34	Vallée Kettle						17 30		72 30	45 00
35	Kingston et Pembroke		255 00	92 20			478 42	28 00	2,189 87	1,724 27
36	Klondike Mines		170 00					287 75	457 75	
37	Lotbinière et Mégantic			34 71			30		35 01	
38	London et Port Stanley	2,264 80	846 18	172 20	425 39		544 27		5,899 16	1,147 87
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)	50 65	144 31	6 52	11 38	20 22	46 02	11	470 19	148 53
40	Manitoba Great Northern	1,344 63	322 87	48 35		276 02	238 93	4 00	2,743 17	1,073 62
41	Maritime Coal Railway and Power Co	277 97	434 04	10 00			2 69		2,108 07	420 00
42	Vallée de Massawippi									2,672 43
43	Moncton et Bouctouche		70 00				193 66		263 66	
44	Midland Railway Co. de Manitoba	446 19	214 99	12 15		90 85	97 99	48	1,148 08	554 07
45	Montréal et Atlantique				9,613 41				9,613 41	7,359 18
46	Montréal et ligne provinciale	582 23	157 18	21 57			184 13	2 59	1,340 40	593 87
47	Montréal et jonction Vermont	2,752 36	436 13	53 38	31 50		455 21	18 40	4,728 58	1,427 60
48	Morrissey, Fernie et Michel									2,292 55
49	Napierville Junction	21 59	21 05				109 91		503 69	197 99
50	Nelson et Fort Sheppard	1,078 50	709 36	24 98		290 55	210 86	4 04	2,747 15	1,500 11
51	New Brunswick Coal and Railway Co.									
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E									
53	New Westminster Southern	605 02	88 89	23 00		102 03	112 99	1 25	1,149 42	462 73
54	North Shore									
55	Ottawa et New-York	845 31	432 32	85 74	3 38	8 41	1,086 68	60	6,366 63	2,159 24
56	Père Marquette	23,133 35	3,421 29	1,841 06	7,158 63		5,191 35		57,931 55	16,465 73
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Québec Central	10,063 67	6,348 14	784 40			2,727 62	204 66	28,343 08	8,442 52
59	Québec et lac Saint-Jean	5,191 09	1,949 80	127 31			1,086 63	13 80	19,798 35	12,168 18
60	Québec, Montréal et Sud	601 66	158 65	88 30		4 40	1,146 82	8 00	5,606 65	2,498 75
61	Québec Oriental									1,000 00
62	Quebec Railway, Light and Power Co	434 22	712 79	25 69			30 87	5 57	1,367 53	893 39
63	Red Mountain	316 85	21	13 12		96 52	59 82	1 12	613 51	472 06
64	Rutland et Noyan	162 40	119 42	10 41	100 59	07	72 51	5 70	712 92	99 90
65	Salisbury et Albert		27 15						27 25	
66	Schomberg et Aurora									
67	Stanstead, Shefford et Chambly	967 00	190 33	19 75	12 60		183 67	7 52	1,773 57	702 08
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	2,830 09	966 61		274 08	382 97	363 67	1 52	6,049 18	3,342 82
70	St-Martin		38 37						125 22	
71	Sydney et Louisburg		492 57	101 90			22 50	55 10	1,437 57	3,012 92
72	Témiscouata		882 03	109 59			151 27		3,371 12	5,477 19
73	Témiskaming et Ontario Nord	516 23	3,193 38	83 79		1,585 85	1,516 09		16,402 95	9,658 67
74	Mille Iles							31 19	263 92	600 00
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,380 08	1,689 80	334 80	636 59		1,092 37		16,786 01	18,476 85
76	Vancouver, Victoria et Oriental	6,765 57	3,289 36	189 16		1,450 55	1,292 16	20 18	15,576 90	7,502 87
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co								59 96	25 12
78	Victoria et Sidney, C.-B								1,044 24	438 28
79	Wabash (en Canada)	46,320 58	6,326 60	2,065 49	12,258 88		7,671 24	21 75	92,953 27	17,927 89
80	Wellington Colliery Co									
81	York et Carleton									
	Total	2,376,970 60	1,009,598 72	107,472 05	185,507 55	77,031 07	458 175 87	6,021 54	5,293,699 75	1,664,102 69

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom de chemin de fer.	83	84	85	87	88	89	90	91	92
		Gestion des transports.								
		Mouvement des trains.	Employés de gares.	Associations de pesage et de service des wagons.	Quais à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses de stations.	Chefs de parcs et leurs commis.	Conducteurs et serre-frein de parcs.	Aiguilleurs et signaleurs.	Fournitures et dépenses des parcs.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	1,266 45	10,073 24			1,019 01		1,763 44		
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	510 47	8,594 99	215 37	2,256 81	610 35	238 60	10,651 87	359 87	131 75
3	Atlantique, Québec et Western	35 00	2,913 80			555 45				
4	Algoma Eastern		600 03			0 52				
5	Baie de Quinté	854 60	9,881 64		2,753 77	2,631 03	805 76		188 15	313 14
6	Bedlington et Nelson	22 25								
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	584 62	7,523 02	56 16		1,450 07				
8	Yukon britannique	798 09	8,893 08			856 99		180 09		
9	Brockville, Westport and Northwestern		3,462 25			442 77				
10	Canada Southern	14,250 70	197,039 03	278 92		26,619 36	51,622 55	155,112 77	21,548 44	4,184 85
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	167,851 54	749,201 63	1,411 64		103,442 61	42,332 28	182,349 99	16,603 66	19,923 96
12	" " (Ile du P.-E.)	3,136 63	54,395 18			5,914 18	2,568 29	2,688 65		28 53
13	Canadian Northern	78,037 27	1,048,862 34	4,874 43		101,158 63	70,041 77	286,892 62	6,311 95	3,146 67
14	" " Ontario	4,502 04	58,423 30	134 92	1,061 83	12,302 53		13,897 83	66 61	
15	" " Québec	4,931 07	91,483 46	408 33		8,397 62	2,679 95	18,313 37	1,037 70	1,013 14
16	Pacifique-Canadien	514,402 55	5,519,334 22	7,821 50		523,056 32	239,461 79	1,725,832 57	100,040 77	27,172 32
17	Cap-Breton		1,020 00			64 52				
18	Caraquet		3,328 00			670 96				
19	Central Ontario	970 00	10,815 68	108 23		1,356 84		2,611 30		
20	Crow's Nest Southern	690 70	5,885 40	95 04		728 11				
21	Cumberland Railway and Coal Co	600 00	4,536 90	1,902 11		425 01	739 04	9,287 67	240 56	
22	Dominion Atlantique	2,487 17	51,876 10			5,427 08	2,969 33			
23	Colombie-Britannique Orientale		1,662 01	45 02		50 81				
24	Elgin et Havelock		408 00							
25	Essex Terminal		1,343 50	60 00				1,384 50		
26	Grand-Tronc	101,701 98	2,176,743 93	9,473 37		216,498 55	122,029 12	701,553 32	87,814 60	13,448 35
27	" (Canada Atlantique)	11,106 02	180,020 96	804 20		20,546 37	11,855 19	40,735 70	5,381 96	403 01
28	Halifax et South Western	1,628 56	19,331 71		33 93	2,389 36		1,444 14		20 91
29	Hereford	1,078 08	5,418 16	3 25		553 66		73 20	29 30	
30	Inverness Railway and Coal Co	422 00	5,637 80			501 16		2,124 16		34 25
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		1,866 90			102 03				
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu.)									
33	Kent Northern		1,013 75							

34	Vallée Kettle		53 44			20 95				
35	Kingston et Pembroke	1,088 45	13,023 51	79 77		1,147 59		1,495 75		
36	Klondike, Mines de		1,983 40			202 30				
37	Lotbinière et Mégantic		967 71			97 98				
38	London et Port Stanley	1,072 66	11,822 68	118 33		577 83	2,030 58	11,331 27	193 60	107 32
39	Maine Central (ci-devant Washington Co.)	82 51		0 29						
40	Manitoba Great Northern	367 86	5,141 36	91 61		1,096 29				
41	Maritime Coal Railway and Power Co	240 00	1,005 05			246 67		532 50		
42	Vallée Massawippi	2,180 19	21,112 89	111 49		1,676 76				
43	Moncton et Bouctouche		1,255 00			73 26				
44	Midland Railway Co., du Manitoba	143 39	5,211 23	13 78		228 28		565 73		7 40
45	Montréal et Atlantique	6,414 10	51,080 13	Cr. 175 09		8,156 75	2,326 83	11,583 47	273 75	80 19
46	Montréal et ligne provinciale	244 10	5,188 16	0 14		1,016 90	4 20	1 71	16 00	
47	Montréal et jonction Vermont	732 41	3,508 73	0 35		588 86	12 03			0 38
48	Morrissey, Fernie et Michel		1,153 15			86 77				
49	Jonction de Napierville	225 06	2,458 36			428 85				
50	Nelson et Fort Sheppard	874 39	3,762 43	46 47		457 33				
51	New Brunswick Coal and Railway Co		2,541 00							
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed		1,224 50							
53	New Westminster Southern	135 35	5 66	32 28		28 94				
54	Rive Nord									
55	Ottawa et New-York	856 88	13,478 44	69 35		9,666 13				
56	Père Marquette	7,255 60	84,106 82	1,199 48		6,235 26	4,165 08	22,406 00	665 50	461 15
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Québec Central	5,766 98	72,256 33	658 94		8,866 05				
59	Québec et Lac Saint-Jean	4,700 08	35,072 59	190 15	10 00	4,179 52	597 50	3,103 99		281 40
60	Québec, Montréal et Sud	2,169 72	23,562 37			3,614 39	40 00	553 09	60 00	
61	Québec Oriental	327 25	5,332 38			530 24				
62	Quebec Railway, Light and Power Co	743 97	4,359 35	97 97		843 11	190 95	750 90	900 10	24 66
63	Red Mountain	214 50	3,637 57	41 11		249 40				
64	Rutland et Noyan	34 71	585 78	0 47		73 16	48 31	130 38	21 11	8 44
65	Salisbury et Albert		1,127 00			23 39				
66	Schomberg et Aurora					21 00			951 60	
67	Stanstead, Shefford et Chambly	244 10	8,376 70	0 14		1,443 33			368 00	
68	Tunnel St-Clair	8,230 87	17 30							22,848 26
69	Saint-Laurent et Adirondack	1,374 72	11,400 51	106 31		8,145 00				
70	St-Martin		228 90	513 81		20 00				
71	Sydney et Louisburg	5,765 40	16,828 00	19,211 70		2,987 85	5,129 06	41,579 85	757 67	
72	Témiscouata	753 85	9,743 79	84 32		980 39				
73	Temiskaming et Ontario Nord	11,728 00	107,579 18	222 25	Cr. 857 50	16,839 02	7,410 77	31,789 77	1,560 22	634 84
74	Mille Iles		4,311 29			921 93				
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	10,166 15	96,483 18	356 83		5,519 09	7,543 30	38,475 24	1,658 12	195 32
76	Vancouver, Victoria et Oriental	3,009 78	52,495 55	644 64		5,087 40	781 91	7,470 53	361 85	51 71
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co		280 04	1 82		85 72				
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique		4,619 62	29 75		1,328 56				
79	Wabash (en Canada)		19,422 10	4,395 70		1,393 66		2,889 05		
80	Wellington Colliery Co									
81	York et Carleton									
	Total	989,010 82	10,949,743 16	55,836 65	5,278 84	1,132,947 80	577,624 19	3,331,536 42	247,410 79	94,521 95

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	—	93	95	96	97	98	99	101	102	104
		GESTION DES TRANSPORTS—*Suite.*								
	Nom du chemin de fer.	Mécaniciens des parcs.	Dépenses, remises à locomotives.	Combustibles pour locomotives de parcs.	Eau pour locomotives de parcs.	Huile pour locomotives de parcs.	Autres fournitures pour locomotives de parcs.	Opération des parcs communs et terminus. Dt.	Opération des parcs communs et terminus. Av.	Mécaniciens
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	1,436 02	389 49	2,959 48	174 44	73 14	21 01			
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	7,843 03	1,881 88	10,595 74	228 37	372 30	159 39			
3	Atlantique, Québec et Occidental									
4	Algoma Oriental							999 96		
5	Baie de Quinté									
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson									
8	Yukon Britannique	191 61		314 11	1 04	7 48	95			
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest									
10	Canada Méridional	84,417 55	24,681 98	127,442 63	6,521 90	2,103 15	2,003 52	413,027 05	9,212 69	
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	141,947 74	37,150 43	202,509 39	10,635 18	3,531 26	2,386 09	121,269 82	91,278 84	
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	5,399 93	1,540 90	3,744 61	80 00	127 83	117 07			
13	Canadian Northern	177,048 65	36,898 75	196,786 15	14,501 88	5,286 10	3,903 45	48,781 84	18,069 00	
14	" " Ontario	10,557 54	2,204 87	9,252 09	69 98	389 09	20 02	1,623 15		
15	" " Québec	13,706 17		31,792 51	550 91	399 76	278 47	7,648 28	555 96	
16	Pacifique Canadien	1,085,517 91	384,354 42	1,294,748 35	60,163 50	14,509 61	29,725 35	292,787 36	187,005 57	
17	Cap-Breton									
18	Caraquet		210 00	230 00		100 04				
19	Central Ontario		1,136 78	1,584 07	82 71	130 76		2,421 78		
20	Crow's Nest Southern									
21	Cumberland Railway and Coal Co.									
22	Dominion Atlantic	5,825 35	1,267 04	12,162 84	126 79	230 72	53 63	1,970 50	209 87	
23	Colombie-Britannique orientale									
24	Elgin et Havelock	481 50	314 00							
25	Essex Terminal	1,632 00								
26	Grand-Tronc	419,345 56	68,005 79	489,420 53	19,719 02	8,440 05	13,497 29	62,622 42	478,015 82	
27	" " (Canada Atlantique.)	24,473 38	5,853 24	36,770 01	1,702 72	741 98	1,221 33	2,609 89	7,028 70	
28	Halifax et Sud-Ouest	1,318 76	120 00	1,726 70	20 00	42 71		16,591 47		
29	Hereford			1,189 38				688 40		
30	Inverness Railway and Coal Co.	1,816 07	615 33	2,758 01	1 55	103 06	34 36			
31	Irondale, Bancroft et Ottawa									
32	International du Nouveau-Brunswick									
33	Kent Northern									

34	Vallée Kettle									
35	Kingston et Pembroke	1,576 23		1,244 36		46 11	20 85	3,427 90		
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic		32 08	95						
38	London et Port Stanley	6,364 47	2,277 24	3,828 06	204 00	46 32	13 17			
39	Maine Central									
40	Manitoba Great Northern							754 73		
41	Maritime Coal Railway and Power Coal Co.	1,140 00	393 66	1,850 20	319 46	198 21	85 25			
42	Vallée Massawippi							251 55		
43	Moncton et Bouctouche									
44	Midland Railway Co. de Manitoba	386 61	237 20	1,342 91	117 19	63 03	7 02	630 90		
45	Montréal et Atlantique	7,632 62	1,613 28	8,802 20	219 95	181 21	243 62	53,658 26		
46	Montréal et Province, Ligne de		11 23		10 69			297 86	75	
47	Montréal et jonction Vermont								7 50	
48	Morrissey, Fernie et Michel									
49	Jonction Napierville		132 03	2,722 48	71 80	29 01	8 18	88 64	288 45	
50	Nelson et Fort Sheppard							7,449 40	427 18	
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.									
53	New Westminster Southern									
54	North Shore									
55	Ottawa et New-York							3,105 36	370 25	
56	Père Marquette	16,321 23	6,718 12	33,434 69	1,570 31	410 58	125 89	33,341 96		
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co.									
58	Québec Central									
59	Québec et Lac Saint-Jean	3,245 27		8,773 20	94 64	104 78	128 21		2,512 83	1,634 69
60	Québec, Montréal et Southern	1,367 42	1,038 47	11,060 96	315 14	150 70	102 36	1,755 18	876 87	
61	Québec Oriental									
62	Quebec Railway, Light and Power Co.	1,053 38	68 31	1,423 80	46 00	77 24	34 59	7 15		
63	Red Mountain									
64	Rutland et Noyan	91 46	31 89	142 10	5 63	188	188	110 22	113 03	
65	Salisbury et Albert									
66	Schomberg et Aurora									
67	Stanstead, Shefford et Chambly		7 50		9 49			317 45		
68	Tunnel Saint-Clair	12,732 25								
69	Saint-Laurent et Adirondack		17 92					95,524 29	260 00	
70	St-Martin									
71	Sydney et Louisburg									
72	Témiscouata									
73	Témiskaming et Northern Ontario	17,961 49	6,536 98	31,637 58	627 66	619 63	295 83	25,328 51	43,304 91	
74	Mille Iles									
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	28,391 13	3,861 25	46,879 47	2,107 48	452 66	324 34		74,166 99	
76	Vancouver, Victoria et Eastern	4,644 74	932 60	7,281 18	122 81	77 14	39 29			
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.									
78	Victoria et Sidney, C.-B.									
79	Wabash (en Canada)	2,414 09	6 37	2,412 23	4 66	Cr. 127 38	2 46	275,978 80	200 68	
80	Wellington Colliery Co.									
81	York et Carleton									
	Total final	2,088,282 16	590,541 03	2,588,822 97	120,426 90	38,920 16	54,854 87	1,475,070 08	913,905 89	1,634 69

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

		105	106	108	109	110	111	112	113	114
		Gestion des transports—*Suite.*								
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Mécaniciens de route.	Dépenses de remises à locomotives de route.	Combustible pour locomotives de route.	Eau pour locomotives de route.	Huile pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.	Fonctionnement[2] des usines de force motrice.	Achat d'énergie.	Employés de route.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	12,654 98	4,160 14	29,571 98	1,763 74	964 53	331 22	....	....	13,051 89
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	11,021 83	4,232 41	23,482 35	1,118 63	367 36	242 11	....	....	13,651 61
3	Atlantique, Québec et Western	2,641 34	546 00	11,480 89	583 80	530 12	....	....	....	2,218 32
4	Algoma Oriental	2,729 13	1,056 46	8,511 46	276 46	87 59	46 70	....	....	3,210 38
5	Baie de Quinté	8,487 78	6 84	40,578 95	179 43	669 11	428 38	....	....	9,402 63
6	Bedlington et Nelson	174 16	26 90	158 74	....	3 73	4 12	....	....	220 70
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	6,324 15	1,710 81	10,624 38	982 52	100 74	184 08	....	....	7,205 32
8	Yukon Britannique	2,811 34	1,803 51	5,241 00	342 36	117 96	33 05	....	....	3,656 68
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	3,244 35	1,416 49	7,338 40	433 05	152 05	26 77	....	....	3,711 22
10	Canada Méridional	303,277 29	82,150 18	727,206 22	36,262 39	12,416 03	8,017 53	....	....	322'428 75
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	591,685 15	284,541 33	1,743,413 50	54,192 99	29,511 38	16,360 50	....	....	789,010 32
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	27,553 45	13,151 74	43,931 86	2,174 80	1,024 75	1,044 38	....	....	37,881 72
13	Canadian Northern	1,042'426 61	454,328 75	2,116,251 93	171,057 90	60,412 84	41,423 57	....	....	1,086,598 25
14	" " Ontario	48,659 87	18,599 63	123,152 69	6,377 90	5,006 82	1,167 46	....	....	46,672 63
15	" " Québec	72,014 72	15,820 57	213,627 37	5,967 56	2,993 56	2,659 10	....	....	61,578 42
16	Pacifique Canadian	4,609,759 39	1,409,279 76	10,259,308 30	518,207 45	144,868 88	214,076 23	....	....	4,917,343 66
17	Cap-Breton	2,229 70	....	2,831 38	....	224 61	....	....	....	1,573 00
18	Caraquet	....	625 00	11,100 40	....	506 00	100 00	....	....	3,322 65
19	Central Ontario	11,956 97	5,013 95	46,432 40	971 67	775 30	....	....	....	14,501 43
20	Crow's Nest Southern	9,414 16	1,111 46	16,307 35	698 87	178 22	209 97	....	....	9,509 70
21	Cumberland Railway and Coal Co	8,163 55	2,025 01	10,476 69	....	328 40	47 40	....	....	....
22	Dominion Atlantic	43,229 47	18,894 51	98,564 50	1,833 88	1,878 37	535 48	....	....	54,958 63
23	Colombie-Britannique Orientale	2,052 33	924 72	1,468 13	51 18	206 77	233 23	....	....	2,499 55
24	Elgin et Havelock	....	....	1,946 49	....	161 80	311 25	....	....	1,361 33
25	Essex Terminal	....	....	1,276 15	....	....	....	....	....	....
26	Grand-Tronc	1,466,934 95	281,993 37	3,757,229 45	147,187 45	46,987 46	66,872 07	....	....	1,653,674 00
27	" (Canada Atlantique)	105,878 38	25,459 61	305,089 34	12,088 81	3,357 34	8,148 88	....	....	125,541 68
28	Halifax et Sud-Ouest	25,978 59	7,154 26	78,674 73	2,413 42	1,522 21	632 55	....	....	25,913 44
29	Hereford	7,155 27	1,917 57	14,121 56	485 60	168 26	175 50	....	....	8,763 78
30	Inverness Railway and Coal Co.	6,005 67	2,104 67	15,611 36	439 99	525 00	340 96	....	....	6,797 22
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	1,183 42	485 23	4,908 71	91 58	73 28	4 80	....	....	1,256 17
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)	....	....	....	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	848 89	....	2,782 50	57 00	168 00	....	....	....	1,297 80

34	Vallée Kettle	227 97		652 07	15 50	17 58				269 47
35	Kingston et Pembroke	10,314 39	4,645 66	26,191 81	745 21	395 29	341 25			11,708 14
36	Klondike Mines	2,372 80	948 90	7,151 87	177 60	128 43	93 92			3,205 60
37	Lotbinière et Mégantic	1,283 40	481 56	3,407 17	49 05	105 63	77 10			
38	London et Port Stanley	9,895 94	3,749 17	21,750 28	1,187 68	385 56	351 41			10,218 95
39	Maine Central	1,926 01	541 23	2,712 52	44 45	26 75	27 77			1,672 05
40	Manitoba Great Northern	5,273 90	1,222 32	10,098 60	209 88	78 42	171 41			6,671 44
41	Maritime Coal Railway and Power Co	3,324 43	986 20	3,771 50	723 13	429 33	160 44			3,904 97
42	Vallée Massawippi	17,167 99	5,189 22	30,343 67	1,481 29	381 49	361 33			21,542 05
43	Moncton et Buctouche	1,737 50		3,554 19	30 00	132 50	49 22			1,683 10
44	Midland Railway Co. de Manitoba	2,541 72	444 83	6,349 39	162 06	46 75	41 87			2,311 92
45	Montréal et Atlantique	62,958 34	16,314 93	153,834 79	2,232 16	1,837 33	2,339 62			66,811 89
46	Montréal et province, ligne de	4,912 25	962 14	15,712 54	734 41	218 24	114 98			5,861 30
47	Montréal et jonction Vermont	7,305 79	217 30	15,315 90	994 59	141 19	31 47			3,574 12
48	Morrissy, Fernie et Michel	5,618 85		9,304 18	329 31		371 21			8,497 08
49	Jonction Napierville	1,778 54	555 51	9,592 44	415 39	113 22	29 41			2,135 38
50	Nelson et Fort Sheppard	4,790 59	698 43	9,383 45	221 67	159 59	174 13			4,656 45
51	New Brunswick Coal and Railway Co	4,524 75		9,112 85	159 51	374 50	144 55			4,468 19
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E	3,402 86		6,337 53	50 00	429 77				3,041 41
53	New Westminster Southern	2,453 15	Cr. 9 60	3,796 04	Cr. 23 17	25 90	28 06			3,135 01
54	North Shore	606 96		765 00		76 44	18 82			
55	Ottawa et New-York	8,376 67	2,906 67	20,374 90	960 16	396 79	112 88			9,819 68
56	Père Marquette	91,266 26	15,585 95	212,453 46	9,496 77	3,647 91	3,292 76			105,604 93
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Québec Central	63,369 62	10,295 04	189,555 20		4,416 08	349 83			60,143 01
59	Québec et Lac Saint-Jean	48,528 53	18,077 48	156,585 72	6,023 43	2,424 46	1,655 93			47,043 91
60	Québec, Montréal et Southern	14,790 86	5,909 67	56,560 14	3,291 07	862 50	617 61			14,840 33
61	Québec Oriental	5,378 60	2,472 28	19,582 33	22 23	565 57	12 30			5,561 24
62	Quebec Railway, Light and Power Co	2,993 19	327 85	5,645 10	68 39	98 81	136 09			4,160 73
63	Red Mountain	2,293 05	375 90	3,984 22	173 33	24 06	43 53			2,558 15
64	Rutland et Noyan	667 86	197 44	1,425 29	39 40	25 80	15 48			669 26
65	Salisbury et Albert	1,778 75	82 39	4,437 91	2 96	139 99	44 39			1,740 00
66	Schomberg et Aurora			2,938 00		178 89	4 92			2,622 03
67	Stanstead, Shefford et Chambly	5,110 02	1,078 02	14,469 14	587 93	190 96	108 78			4,461 90
68	Tunnel St-Clair									
69	Saint-Laurent et Adirondack	26,799 58	5,480 14	83,475 87	936 18	1,069 24	527 66			32,359 67
70	Saint-Martin	1,153 05	343 40	2,114 63		46 59	40 43			1,728 45
71	Sydney et Louisburg	45,019 22	9,365 52	58,027 56	4,348 12	3,137 16	2,944 83			
72	Témiscouata	9,179 65		26,183 30	891 55	422 62	177 64			9,897 25
73	Témiskaming et Ontario Nord	70,340 99	29,497 14	203,923 75	16,842 32	3,804 33	1,278 59			79,758 58
74	Mille Iles	2,725 10	64 79	6,765 43	5 00	131 91	220 59			1,186 77
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	46,909 93	19,144 96	112,905 58	6,754 30	2,147 35	1,655 78			47,687 96
76	Vancouver, Victoria et Oriental	40,864 85	7,547 63	71,614 70	3,323 30	831 67	649 05			43,057 65
77	Victoria Terminal Railway Ferry Co	173 54	41 08	434 06	6 64	14 10	1 28			208 01
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique	2,744 47	643 60	6,848 78	106 01	223 98	19 91			3,282 91
79	Wabash (en Canada)	107,170 34	22,511 99	226,650 62	12,017 85	4,757 09	5,142 87			113,158 73
80	Wellington Colliery Co	9,243 62		22,680 00	50 00		743 24			8,342 60
81	York Carleton		1,081 00	525 00		52 40				600 00
	Total final	9,197,792 77	2,830,518 62	21,591,999 64	1,042,137 09	351,407 64	388,381 63			9,994,675 15

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	115	116	117	118	119	121	122	123	124
		GESTION DES TRANSPORTS—*Suite.*								
		Fournitures des trains et dépenses.	Signaux d'enclenchement, blocks et autres—Fontionnement.	Signaleurs aux passages et gardes-barrières.	Ponts tournants.	Enlèvement des obstacles.	Télégraphe et téléphone.	Fonctionnement du matériel roulant.	Messageries.	Impressions et papeterie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	698 80				2,951 40	1,266 45		1,313 99	2,748 18
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	4,494 48				765 12	1,490 14			1,186 94
3	Atlantique, Québec et Oriental	915 65					5 00			23 50
4	Algoma Oriental	114 05	71 56			4 98	17 13			185 90
5	Baie de Quinté	1,582 49	3,578 65			796 25	44 05			987 66
6	Bedlington et Nelson					5 27	0 13			
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	2,093 01	5,525 95	13 15		46 46	205 05			250 40
8	Yukon Britannique	415 90				11 36	960 55			52 01
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	621 20				145 70				224 46
10	Canada Méridional	71,641 81	43,226 40	6,826 90	3,197 67	5,210 09	21,200 01	2,198 29		26,282 92
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	198,560 29	9,962 70	15,867 82	3,240 33	18,074 83	13,185 73	49,336 30		62,846 52
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	7,074 87	25 96	40 00	707 35	54 97	8,065 08	181 07		6,081 72
13	Canadian Northern	332,880 76	21,730 81	3,850 65	940 45	111,680 00	1 65			71,353 67
14	" " Ontario	25,850 99	7,992 03	1,394 34	1,192 39	9,142 82				8,431 23
15	" " Québec	19,330 57	8,138 50	3,530 62	317 81	4,659 86	11 50			9,229 35
16	Pacifique Canadien	1,936,942 62	50,475 15	40,401 17	10,912 75	263,987 93	188,831 61	61,788 26		301,892 90
17	Cap-Breton	37 63					1 59			86 90
18	Caraquet	1,296 76								100 00
29	Central Ontario	1,553 65		1,153 10		317 34				605 61
20	Crow's Nest Southern	2,661 34	142 24			76 41	141 81			353 08
21	Cumberland Railway and Coal Co.	52 87				29 79	70 49			6 84
22	Dominion Atlantic	11,213 56	141 46	4 00	1,549 12	828 67	17 16			3,883 78
23	Colombie-Britannique Orientale	133 33								134 01
24	Elgin et Havelock									
25	Essex Terminal									84 23
26	Grand-Tronc	387,047 15	18,493 38	74,097 61	15,569 72	57,950 51	36,580 90	96,352 63		135,800 28
27	" (Canada Atlantique)	31,465 64	624 08	2,506 97	5,726 98	5,337 74	1,189 06			9,449 18
28	Halifax et Sud-Ouest	7,637 21		157 00	160 57	1,930 83	158 15		5,671 56	2,143 82
39	Hereford	1,432 43	14 69			1 82				551 97
30	Inverness Railway and Coal Co.	1,896 33				251 18	204 11			204 32
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	61 32				40 74				150 99
32	International du N.-Brunswick (archives dé	détruites par	le feu)							
33	Kent Northern	15 00					171 94			65 00

34 Vallée Kettle	59 75								40 60
35 Kingston et Pembroke	2,256 85	753 40	97 44		125 55				891 18
36 Klondike Mines	272 10				130 50				106 65
37 Lotbinière et Mégantic	1,955 38	24 58							52 27
38 London et Port Stanley	1,013 19		804 83		143 61	309 32			989 50
39 Maine Central (ci-dev. Washington County)	283 01								106 03
40 Manitoba Great Northern	1,749 45	6,663 65			824 80	101 59			248 50
41 Maritime Coal Railway and Power Co	111 10								51 41
42 Vallée Massawippi	4,283 55	396 21			208 03	73 07			300 81
43 Moncton et Bouctouche	9 16								
44 Midland Railway Co. de Manitoba	680 82					26 24			897 77
45 Montréal et Atlantique	11,402 84	2,102 08	448 26		713 62				4,808 36
46 Montréal et Province, Ligne de	1,560 60	2 96		320 80	553 98	118 07			404 18
47 Montréal et jonction Vermont	1,246 65	36 10			606 02	191 69			1,028 84
48 Morrissey, Fernie et Michel	150 27	3,833 91			148 14		134 75		
49 Jonction Napierville	314 38	847 74			126 47	20 03			434 72
50 Nelson et Fort Sheppard	1,733 95	0 58			61 83	1,880 59			220 32
51 New Brunswick Coal and Railway Co.									
52 Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E	286 36								
53 New Westminster Southern	833 88				6 90	37 07			105 80
54 North Shore									
55 Ottawa et New-York	1,300 90	3,203 94		578 09		1,834 69			1,355 99
55 Père Marquette	31,023 01	3,867 31	1,287 00	341 34	3,505 27	4,437 82	21,831 50		9,456 33
57 Phillipsburg Railway and Quarry Co.									
58 Québec Central	13,184 93				918 69	2,394 31			5,492 11
59 Québec et Lac Saint-Jean	10,957 19	Cr. 4 44	1,489 31	396 02	2,727 16	10 35			3,831 47
60 Québec, Montréal et Southern	11,238 18	2,476 21		647 74	1,917 23	323 48			1,898 97
61 Québec Oriental	327 26				391 14	78 40			162 73
62 Quebec Railway, Light and Power Co.	1,119 57	0 33		146 29	40 53				804 53
63 Red Mountain	389 02				37 61	45 10			80 70
64 Rutland et Noyan	112 56	0 46	5 16	16 88	14 07	8 91			42 67
65 Salisbury et Albert	91 93				4 00				76 55
66 Schomberg et Aurora	764 75								49 55
67 Stanstead, Shefford et Chambly	1,692 23	1 22		984 84	573 40	149 53			405 96
68 Tunnel St-Clair									
69 St.-Laurent et Adirondack	303 08	1,767 70	15 50		656 19	92 21			1,450 17
70 St-Martin	262 13					100 80			92 25
71 Sydney et Louisburg	795 98		477 12		1,028 05	605 59			841 85
72 Témiscouata	2,177 36				618 49				1,180 96
73 Témiskaming et North Ontario	24,557 74				5,116 76	1,345 44			12,823 24
74 Mille Iles	112 71							612 00	22 80
75 Toronto, Hamilton et Buffalo	18,440 77	3,897 23	5,626 39		663 29	923 80			6,324 72
76 Vancouver, Victoria et Eastern	10,355 12	2,204 13	865 01	2,492 38	3,154 65	1,306 11	17,746 58		1,249 40
77 Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	27 94				25 53				
78 Victoria et Sidney, Colombie-Britannique	442 43				402 75				
79 Wabash (en Canada)	37,046 53				4,210 78	1,624 97			4,737 83
80 Wellington Colliery Co.									
81 York et Carleton									
Total final	3,246,648 32	202,218 86	160,959 35	49,469 52	513,957 11	291,858 47	249,569 38	7,597 55	708,465 09

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom de chemin de fer.	126	127	128	129	130	131	131	135	138
		Gestion des transports—*Fin.*								
		Autres dépenses.	Pertes et dommages—Marchandises.	Pertes et dommages—Baggages.	Dommages aux propriétés.	Dommages au bétail sur emplacement de la voie.	Accidents subis par les personnes.	Exploitation de voies communes—Dt.	Exploitation de voies communes—Av.	Total des dépenses du mouvement.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	192 88	1,327 27					12,512 84		107,141 59
2	Algoma Central et Hudson Bay	2,579 59	57 82			65 70	10 93			117,527 94
3	Atlantique, Québec et Occidental	108 00	16 34			5 00				23,188 21
4	Algoma Oriental	264 06	31 50							20,655 43
5	Baie de Quinté	14,769 89	4 91	12 00	847 16	85 20		7,800 00		108,764 22
6	Bedlington et Nelson		0 99				20 00			658 66
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	84 12	261 36	Cr. 6 53	48 82	367 00	2,146 56			49,078 41
8	Yukon Britannique	781 45	21 75				0 64			29,851 72
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest		19 24		50 00	15 00				22,045 51
10	Canada Southern	2,766 43	70,041 71	543 69	3,219 91	716 00	12,254 20	27,052 65	31,670 08	2,930,756 82
11	Chemin de fer de l'Ptat (Intercolonial)	29,464 52	40,343 81	230 39	5,201 91	5,416 23	1,979 31	11,482 13		5,770,587 62
12	" " (Ile du P.-E.)	38 12	543 74	3 25	530 99	65 00	19 40			236,086 08
13	Canadian Northern	2,015 85	82,938 15	1,242 20	92,794 66	7,947 28	49,209 98			8,003,665 70
14	" " Ontario	3,434 27	6,595 21	180 70	979 08	168 79	1,075 52	16,226 00		465,211 58
15	" " Québec	328 50	2,903 59	264 07	5,460 35	1,848 77	3,750 88	3 300 00	300 00	633,440 07
16	Pacifique Canadien	78,368 98	890,156 53	10,960 98	229,595 68	26,114 73	243,979 35	31.568 06	18,243 87	38,923,050 02
17	Cap-Breton					14 00				8,333 33
18	Caraquet	4,720 77	262 55			115 00				26,688 13
19	Central Ontario		255 96		194 71	257 00	1,021 73			107,778 97
20	Crow's Nest Southern	223 24	441 14	Cr. 6 57	352 68	1,224 75	80 81			52,328 05
21	Cumberland Railway and Coal Co	2,668 48	11 70							42,212 51
22	Dominion Atlantique	353 90	2,778 95	139 74	2,289 32	336 40	541 20			332,811 60
23	Colombie-Britannique Oriental	2 10	11 71							11,362 02
24	Elgin et Havelock	39 02								5,023 39
25	Essex Terminal	3,789 96								9,570 34
26	Grand Tronc	111,555 73	222,855 66	3,801 99	24,399 95	21,739 35	164,891 76	8,707 05	140,473 26	12,921,388 46
27	" (Canada Atlantique)	8,718 10	7,351 35	246 08	2,804 60	1,367 43	2,879 74	756 79	1,694 82	1,027,668 36
28	Halifax et Southwestern		523 96	8 00		57 00	1,231 81			215,041 52
29	Hereford	58 52	580 25		11 72	61 73	439 38			45,755 24
30	Inverness Railway and Coal Co		50 89		50 00	106 00				48,835 89
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		38 40			10 00				11,493 42
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
33	Kent Northern	5 00								6,924 88

34	Vallée Kettle	3 80								1,406 13
35	Kingston et Pembroke	438 55	258 46	33 00	402 38	5 34	192 44			84,671 13
36	Klondike Mines	625 00	205 00	17 00	8 00					17,629 07
37	Lotbinière et Mégantic	741 44	67 71	4 61					229 46	9,119 16
38	London et Port Stanley	15 28	1,844 02		245 61	58 67	2,097 18	171 07	2,416 17	93,950 49
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)	11 02	154 42							7,736 59
40	Manitoba Great Northern	62 09	176 27	2 36	30 47	144 04	4,733 82			47,288 48
41	Maritime Coal Railway and Power Co		93 83			105 00				20,092 34
42	Vallée Massawippi	41 41	306 30		27 53	216 60	416 60	947 95		111,690 41
43	Moncton et Bouctouche	712 47	13 21			32 00				9,281 61
44	Midland Railway Co. de Manitoba	44 97		13 11	1 38	1 27	9 16	3,177 82		26,259 82
45	Montréal et Atlantique	380 81	4,358 44		655 90	154 20	954 52	513 55		492,273 09
46	Montréal et Province, Ligne de		452 20		189 00	20 00	79 47	75 00		39,676 23
47	Montréal et jonction Vermont		Cr. 1,268 94	1 19	1,625 00	20 00	108 29			37,438 06
48	Morrissey, Fernie et Michel	1,413 12	120 90							33,464 19
49	Jonction Napierville	Cr. 0 31	Cr. 158 39	15 00	480 67		6,453 26			29,227 41
50	Nelson et Fort Sheppard	118 83	170 21	Cr. 3 93	131,949 98	358 27	19 92			170,257 81
51	New Brunswick Coal and Railway Co	1,556 62	10 10		3,304 00	118 24				26,314 31
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E		1 60			36 00				14,810 03
53	New Westminster Southern	30 76	322 42		5 62	166 93	34 27			11,614 00
54	North Shore									1,467 22
55	Ottawa et New-York	156 99	491 06	57 00	487 68	90 95	1,288 97	2,229 60		84,988 76
56	Père Marquette	1,606 45	31,136 39		4,475 67	1,373 12	20,072 00	23,535 09	124 85	834,054 89
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Québec Central	47,527 41	1,578 30	5 00	315 29	315 50	3,294 22			499,145 36
59	Québec et Lac St-Jean	798 59	496 00	63 35	543 45	266 00	343 80	300 00	300 00	374,029 08
60	Québec, Montréal et Southern	159 48	1,639 18	7 50	5,115 38	51 16	3,450 75		2,779 89	170,429 23
61	Québec Oriental	227 95	172 93			222 20	21 50			42,388 53
62	Quebec Railway, Light and Power Co	20 80	90 38		4 11	49 85	8 35			27,229 77
63	Red Mountain	20 28	50 63	7 50	21 97	1 68	22 59			14,743 96
64	Rutland et Noyan	25 80	61 90	0 94	7 04	5 16	66 60	10 32	3 28	4,690 01
65	Salisbury et Albert	664 65	10 19							10,224 10
66	Schomberg et Aurora	447 48					101 00			8,079 22
67	Stanstead, Shefford et Chambly		183 60	0 50	307 68	253 09	4,982 94	19 35		47,029 88
68	Tunnel St-Clair	14,179 93					1,399 25			59,407 86
69	Saint-Laurent et Adirondack	119 38	1,682 39	43 84	1,289 60	571 48	1,946 23	10,394 06		290,631 74
70	St-Martin	377 99								7,022 43
71	Sydney et Louisburg	9,229 59	51 37		389 84		100 80			231,635 05
72	Témiscouata		66 61		632 81	216 00	166 95			68,850 73
73	Témiskaming et Northern Ontario	245 22	2,567 95	70 99	4 00	364 82	220 90			679,030 75
74	Mille Iles	77 38	57 78	2,248 45		31 00				20,094 93
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	362 96	3,803 40	5 83	1,236 64	466 00	3,297 32	7,464 02	5,433 23	471,008 42
76	Vancouver, Victoria et Eastern	924 24	2,699 51	113 48	384 80	1,642 17	3,065 43			306,595 86
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co		30 16				41 91			1,396 95
78	Victoria et Sydney, Colombie-Britannique		470 43				635 36			22,236 84
79	Wabash (en Canada)	20,925 64	39,808 32	83 50	5,697 27	1,295 36	9,164 50	108,169 34	538 51	1,050,153 97
80	Wellington Colliery Co	534 20								41,593 66
81	York et Carleton									2,258 40
	Total final	372,159 75	1,424,702 68	20,410 21	528,670 31	76,755 46	554,323 50	276,412 69	204,207 42	78,969,543 65

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année terminée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	139	140	141	142	143	144	145	146	148
		Dépenses générales.								
		Appointements et dépenses des hauts fonctionnaires.	Appointements et dépenses des commis et aides.	Fournitures et dépenses générales de bureau.	Frais de justice.	Assurance.	Dépenses de la division des secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	7,081 00	4,464 40	1,743 35	1,781 00	2,569 47			472 04	3,192 99
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	6,145 54	4,907 07	3,414 63	2,331 50	6,401 92	348 69	1,942 41	696 47	6,200 56
3	Atlantique, Québec et Occidental	2,457 06	904 90	59 57		439 53			60 15	251 52
4	Algoma Eastern	2,350 82	1,515 99	993 19	1,057 26	473 42	88 19		112 58	3,220 75
5	Baie de Quinté	4,494 59	667 60	571 82	1,120 86	2,481 62			1,203 90	160 38
6	Bedlington et Nelson	63 46	32 69	3 46	704 85	138 33				
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	512 43	1,036 93	74 40	1,355 99	1,206 74		3 41	92 02	241 24
8	Yukon Britannique	4,265 58	2,849 13	2,526 05	46 54	1,429 32			110 62	391 90
9	Brockville, Westport et Northwestern	977 43	610 00	394 19	500 22	235 31			135 78	1 30
10	Canada Southern	33,724 87	65,004 34	7,681 92	32,394 43	2,830 95		8,780 39	8,844 66	1,716 46
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	26,235 06	106,578 08	2,698 92	9,569 34		9,400 00	77,638 81	15,714 69	3,909 61
12	" " (Ile du P.-E.)	1,603 75	7,366 46	329 34	58 02		5,116 64		528 34	168 34
13	Canadian Northern	53,316 71	175,887 91	24,381 84	61,372 46	171,372 94			22,090 67	39,404 25
14	" " Ontario	5,145 64	13,227 38	3,391 27	3,182 60	11,720 29			1,568 24	499 62
15	" " Québec	5,120 55	13,541 45	1,692 67	11,087 48	9,502 85			1,428 77	4,751 71
16	Pacifique Canadien	457,768 00	576,148 76	118,228 00	338,057 19	396,000 00			81,776 30	288,652 56
17	Cap-Breton	2,861 31				381 76			94 93	57 00
18	Caraquet	4,190 26		500 00		310 75			100 00	
19	Central Ontario	3,577 64	1,920 10	934 62	205 53	975 27			88 73	
20	Crow's Nest Southern	855 54	1,602 45	96 99	3,490 20	1,620 02		4 38	126 30	389 95
21	Cumberland Railway and Coal Co	762 96	428 27	1,560 53		569 50				460 53
22	Dominion Atlantique	10,121 55	9,903 35	3,241 20	613 54	3,199 27	82 50	2,703 05	1,295 36	23,607 14
23	Colombie-Britannique Orientale		677 38	2 55		234 80			23 65	
24	Elgin et Havelock	345 88	149 65			45 00			20 00	28 14
25	Essex Terminal	2,000 00								
26	Grand-Tronc	208,811 21	274,325 37	47,882 99	60,571 95	109,007 18	11,875 11	101,791 50	40,266 67	64,430 00
27	" (Canada Atlantique)	10,439 42	22,567 84	1,311 19	215 84	21,596 73		1,000 00	2,537 19	577 10
28	Halifax et South Western	6,594 55	8,046 16	1,486 93	471 99	3,442 65			446 74	852 04
29	Hereford	791 34	1,491 26	116 53	543 06	600 86		37 38	362 54	217 67
30	Inverness Railway and Coal Co	1,696 80	3,644 44	848 21	159 95	1,074 76			402 08	279 88
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		1,202 00	166 89		112 92			9 50	17 94
32	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
33	Kent Northern	1,500 00		15 20		125 00			20 00	

34	Vallée Kettle	202 05	...	8 08	...	216 93	...	...	10 40	53 39
35	Kingston et Pembroke	3,021 54	1,665 54	36 04	250 32	2,000 00	...	...	156 94	1,963 12
36	Klondike Mines	6,600 00	2,785 50	660 73	62 00	420 00	...	...	83 30	339 69
37	Lotbinière et Mégantic	4,044 74	1,303 12	147 10	...	404 93	...	...	93 78	140 26
38	London et Port Stanley	816 48	2,734 67	167 75	615 41	1,000 21	...	1 73	294 13	104 84
39	Maine Central (ci-devant Washington Co.)	154 89	291 53	23 46	102 39	...	...	...	71 70	42 08
40	Manitoba Great Northern	479 02	1,100 18	69 01	1,571 36	1,156 11	...	3 10	91 44	172 29
41	Maritime Coal Railway and Power Co	1,040 00	600 00	...	...	...	...	...	77 15	...
42	Vallée Massawippi	974 62	3,327 33	20 02	1,768 86	1,369 31	...	...	...	7 76
43	Moncton et Bouctouche	1,800 00	...	256 46	...	...	...	...	...	379 32
44	Midland Railway Co. de Manitoba	171 79	407 55	17 65	104 07	222 94	...	76	155 55	31 49
45	Montréal et Atlantique	...	23,069 92	...	4,047 68	2,348 40	...	...	...	257 50
46	Montréal et province, ligne de	515 23	829 72	37 45	1,022 20	324 46	...	...	132 01	43 71
47	Montréal et jonction Vermont	1,401 43	2,088 39	125 41	386 24	811 00	...	...	329 96	84 63
48	Morrissey, Fernie et Michel	4,495 00	1,290 00	...	...	1,178 21	961 00	...	396 00	249 20
49	Jonction Napierville	248 07	825 65	134 29	1 90	65 66	...	...	149 25	416 38
50	Nelson et Fort Sheppard	608 76	1,018 85	68 54	3,642 12	452 40	...	3 15	83 95	2,652 44
51	New Brunswick Coal and Railway Co	2,889 95	1,280 00	...	3 00	217 66	...	...	286 87	5,581 09
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	1,500 00	400 00	...	...	...	...	...	...	848 48
53	New Westminster Southern	238 53	486 50	26 39	929 53	279 47	...	1 14	39 22	81 52
54	Rive Nord	...	...	99 43	...	...	...	...	...	...
55	Ottawa et New-York	1,349 50	3,191 17	910 12	1,499 14	279 17	...	31 20	424 36	213 21
56	Père Marquette	7,815 42	28,577 58	1,610 93	5,898 25	8,026 87	...	17 45	2,806 64	1,010 48
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co	2,500 00	600 00	15 00	...	...	...	...	...	...
58	Québec Central	16,960 14	9,231 46	2,933 55	513 90	7,200 00	...	854 92	1,584 99	28,148 09
59	Québec et Lac Saint-Jean	15,717 18	10,292 17	1,444 53	2,342 52	4,788 07	...	...	824 08	1,713 36
60	Québec, Montréal and Southern	3,000 11	7,786 17	1,316 99	4,335 91	1,848 00	...	...	749 64	373 66
61	Québec Oriental	2,944 23	986 15	255 67	...	234 10	...	...	236 69	Cr. 502 96
62	Quebec Railway, Light and Power Co	1,199 01	2,295 14	378 25	214 78	1,439 88	...	...	236 61	2,711 25
63	Red Mountain	194 98	364 52	24 92	598 86	235 99	...	1 11	32 03	89 95
64	Rutland et Noyan	90 51	297 71	46 57	80 35	84 48	...	...	37 98	16 27
65	Salisbury et Albert	1,536 50	...	29 00	125 00	54 50	...	...	3 00	529 60
66	Schomberg et Aurora	...	120 00	41 64	27 00	172 50	...	...	45 53	90 75
67	Stanstead, Shefford et Chambly	527 27	832 52	35 54	655 92	324 47	...	...	132 00	38 67
68	Tunnel St-Clair	...	...	...	...	3,135 85	...	...	...	96 59
69	St-Laurent et Adirondack	1,329 23	5,506 78	1,707 37	2,601 51	374 25	...	26 47	670 17	201 13
70	St-Martin	360 00	420 00	23 92	50 00	75 00	...	...	32 25	135 33
71	Sydney et Louisburg	2,307 59	7,824 52	13,201 75	45 10	2,150 26	2,389 25	...	898 00	...
72	Témiscouata	5,205 88	449 00	576 75	979 18	1,324 39	...	...	295 65	4,065 80
73	Témiskaming et Ontario Nord	17,404 88	31,043 58	4,861 02	8,432 77	22,875 57	...	...	1,968 42	1,226 48
74	Mille Iles	2,829 25	413 70	632 52	...	453 34	...	...	14 99	174 09
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	12,094 99	11,135 98	967 51	2,619 63	Cr. 111 03	...	...	853 44	563 36
76	Vancouver, Victoria et Oriental	2,828 52	5,597 75	350 66	9,993 53	6,615 86	...	15 77	451 70	1,106 75
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	193 43	...	24 01	2 04	8 67	...	...	36 44	10 12
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique	...	2,848 79	288 56	32 11	135 83	...	...	583 93	11 88
79	Wabash (en Canada)	15,432 55	36,432 57	6,712 71	15,515 81	6,379 22	...	...	2,699 67	851 86
80	Wellington Colliery Co.	...	...	...	...	...	...	...	...	...
81	York et Carleton	...	...	...	...	5 00	...	...	...	...
	Total final	1,011,334 22	1,512,453 07	266,635 75	601,957 19	831,127 09	30,261 38	194,858 13	198,698 78	478,766 18

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses générales—Fin. Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Dt.	Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Av.	Total des comptes précédents.	Récapitulation des dépenses. Entretien des voies et structures.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports.	Dépenses générales.	Total des frais d'exploitation.
	1	150	151	153	154	155	156	157	158	160
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co.	....	....	21,304 25	64,384 21	20,248 09	....	107,141 59	21,304 25	213,078 14
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	674 53	3,063 69	29,999 63	116,531 90	59,376 45	2,388 03	117,527 94	29,999 63	325,823 95
3	Atlantique, Québec et Occidental	....	....	4,172 73	18,425 00	867 18	....	23,188 21	4,172 73	46,653 12
4	Algoma Oriental	....	....	9,807 20	15,513 04	11,342 53	733 10	20,655 43	9,807 20	58,051 30
5	Baie de Quinté	....	....	10,700 77	32,316 42	32,832 43	2,180 76	108,764 22	10,700 77	186,794 60
6	Bedlington et Nelson	....	....	942 79	8,208 97	421 89	1 88	658 66	942 79	10,234 19
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	....	....	4,523 16	31,488 29	9,604 24	3,287 38	49,078 41	4,523 16	97,981 48
8	Yukon Britannique	....	....	11,619 14	25,644 00	6,381 92	4,336 68	29,851 72	11,619 14	77,833 46
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	....	....	2,854 23	13,825 91	3,671 01	856 28	22,045 51	2,854 23	43,252 94
10	Canada Méridional	199 46	....	161,177 48	841,882 95	953,485 38	211,253 30	2,930,756 82	161,177 48	5,098,555 93
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	....	....	251,744 51	1,826,338 88	2,682,304 22	221,917 61	5,770,587 62	251,744 51	10,752,892 84
12	" " (Ile du Prince-Ed.)	....	....	15,170 89	117,599 64	87,286 94	823 68	236,086 08	15,170 89	456,967 23
13	Canadian Northern	815 74	....	549,142 52	2,608,866 45	2,900,277 13	360,474 34	8,003,665 70	549,142 52	14,422,426 14
14	" " Ontario	....	....	38,735 04	211,904 09	112,243 03	23,570 78	465,211 58	38,735 04	851,664 52
15	" " Québec	....	....	47,125 48	226,900 39	153,933 55	26,844 04	633,440 07	47,125 48	1,088,243 53
16	Pacifique Canadien	....	....	2,256,630 81	17,719,795 21	13,608,708 19	2,880,800 32	38,923,050 02	2,256,630 81	75,388,984 55
17	Cap-Breton	....	....	3,395 00	7,193 80	725 12	67 80	8,333 33	3,395 00	19,715 05
18	Caraquet	....	....	5,101 01	16,377 65	7,192 83	819 30	26,688 13	5,101 01	56,178 92
19	Central Ontario	....	....	7,701 89	54,675 21	20,514 65	2,748 25	107,778 97	7,701 89	193,418 97
20	Crow's Nest Southern	....	....	8,185 83	68,322 83	19,534 78	4,357 62	52,328 05	8,185 83	152,729 11
21	Cumberland Ry. and Coal Co.	....	....	3,781 79	21,538 04	14,838 00	187 87	42,212 51	3,781 79	82,558 21
22	Dominion Atlantic	....	....	33,526 96	132,806 27	63,719 78	22,826 02	332,811 60	33,526 96	585,684 63
23	Colombie-Britannique Orientale	....	....	938 38	6,029 45	7,806 73	41 65	11,362 02	938 38	26,178 23
24	Elgin et Havelock	....	....	588 67	4,248 82	580 14	....	5,023 39	588 67	10,441 02
25	Essex Terminal	....	....	2,000 00	5,709 78	209 09	152 72	9,570 34	2,000 00	17,641 93
26	Grand-Tronc	20,615 54	11,508 12	928,070 09	3,871,367 96	6,310,851 45	1,107,600 41	12,921,388 46	928,070 09	25,139,278 37
27	" (Canada Atlantique)	0 55	11 77	60,234 09	440,565 26	305,632 13	87,594 90	1,027,668 36	60,234 09	1,921,694 74
28	Halifax et Sud-Ouest	....	....	21,341 06	135,992 49	39,843 27	13,067 75	215,041 52	21,341 06	425,286 09
29	Hereford	....	....	4,160 64	39,690 19	15,038 65	2,215 68	45,755 24	4,160 64	106,860 40
30	Inverness Ry. and Coal Co.	....	....	8,106 12	30,404 05	23,678 59	267 07	48,835 89	8,106 12	111,291 72
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	....	1,509 25	8,864 17	783 32	203 24	11,493 42	1,509 25	22,853 40
32	International du N.-Brunswick (archives	détruites par	le feu.)							
33	Kent Northern	....	....	1,660 20	5,781 20	887 30	....	6,924 88	1,660 20	15,253 58

34	Vallée Kettle	....	....	490 85	1,299 16	....	72 30	1,406 13	490 85	3,268 44
35	Kingston et Pembroke	....	....	9,093 50	63,621 47	29,332 95	2,189 87	84,671 13	9,093 50	188,908 92
36	Klondike Mines	....	....	10,951 22	17,294 29	5,196 39	457 75	17,629 07	10,951 22	51,528 72
37	Lotbinière et Mégantic	10 00	....	6,143 93	12,268 54	3,048 22	35 01	9,119 16	6,143 93	30,614 86
38	London et Port Stanley	....	104 71	5,630 51	21,659 91	25,144 01	5,899 16	93,950 49	5,630 51	152,284 08
39	MaineCentral (ci-dev. Wash'ton County)	....	....	686 05	2,715 40	2,279 61	470 19	7,736 59	686 05	13,887 84
40	Manitoba Great Northern	18 99	....	4,661 50	32,555 00	13,079 60	2,743 17	47,288 48	4,661 50	100,327 75
41	Maritime Coal and Railway Co	....	....	1,717 15	11,634 70	4,119 13	....	20,092 34	1,717 15	37,563 32
42	Vallée Massawippi	....	....	7,467 90	38,345 12	34,121 63	2,108 07	111,690 41	7,467 90	193,733 13
43	Moncton et Bouctouche	....	....	2,435 78	8,825 28	2,536 96	263 66	9,281 61	2,435 78	23,343 29
44	Midland Ry. Co. de Manitoba	....	....	1,111 80	12,001 87	2,701 21	1,148 08	26,259 82	1,111 80	43,222 78
45	Montréal et Atlantique	....	....	29,723 50	302,995 54	110,997 13	9.613 41	492,273 09	29,723 50	945,602 67
46	Montréal et Province, Ligne de	....	....	2,904 78	33,730 87	5,741 31	1,340 40	39,676 23	2,904 78	83,393 59
47	Montréal et jonction Vermont	....	....	5,227 06	14,502 49	10,974 56	4,728 58	37,438 06	5,227 06	72,870 75
48	Morrissey, Fernie et Michel	11,764 80	....	20,334 21	9,513 31	13,274 57	....	33,464 19	20,334 21	76,586 28
49	Jonction Napierville	....	....	1,841 20	6,072 09	5,352 58	503 69	29,227 41	1,841 20	42,996 97
50	Nelson et Fort Sheppard	....	....	8,530 21	56,164 49	9,371 55	2,747 15	170,257 81	8,530 21	247,071 21
51	New Brunswick Coal and Ry. Co	....	....	10,258 57	27,943 62	12,856 71	....	26,314 31	10,258 57	77,373 21
52	Nouveau-Brunswick et l'Ile du P.-E	....	....	2,748 48	9,496 63	5,844 99	....	14,810 03	2,748 48	32,900 13
53	New Westminster Southern	....	....	2,082 30	12,114 72	4,112 37	1,149 42	11,614 00	2,082 30	31,072 81
54	North Shore	....	....	99 43	177 50	....	....	1,467 22	99 43	1,744 15
55	Ottawa et New-York	3 31	....	8,351 18	46,086 05	20,803 14	6,366 63	84,988 76	8,351 18	166,595 76
56	Père Marquette	....	....	55,763 62	218,011 39	417,274 03	57,931 55	834,054 89	55,763 62	1,583,035 48
57	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	....	....	3,115 00	2,500 00	....	....	....	3,115 00	5,615 60
58	Québec Central	....	....	67,427 05	190,109 30	158,951 57	28,343 08	499,145 36	67,427 05	943,976 36
59	" et Lac St-Jean	....	....	37,121 91	129,828 89	135,095 75	19,798 35	374,029 08	37,121 91	695,873 98
60	" Montréal et Southern	....	....	19,410 48	137,889 64	73,091 47	5,606 65	170,429 23	19,410 48	406,427 47
61	" Oriental	....	....	4,153 88	26,741 47	12,585 95	....	42,388 53	4,153 88	85,869 83
62	" Ry. Light and Power Co	....	....	8,474 92	8,861 37	10,693 07	1,367 53	27,229 77	8,474 92	56,626 66
63	Red Mountain	....	....	1,542 36	13,061 81	2,817 57	613 51	14,743 96	1,542 36	32,779 21
64	Rutland et Noyan	2 03	....	655 90	3,303 01	2,132 64	712 92	4,690 01	655 90	11,494 48
65	Salisbury et Albert	....	....	2,277 60	10,497 51	2,538 11	27 25	10,224 10	2,277 60	25,564 57
66	Schomberg et Aurora	....	....	497 42	6,238 54	889 96	....	8,079 22	497 42	15,705 14
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	....	2,546 39	24,931 14	7,498 73	1,773 57	47,029 88	2,546 39	83,779 71
68	Tunnel St.-Clair	....	....	3,232 44	10,579 39	11,339 93	....	59,407 86	3,232 44	84,559 62
69	Saint-Laurent et Adirondack	35 78	....	12,452 69	70,666 03	22,985 68	6,049 18	290,631 74	12,452 69	402,785 32
70	St-Martin	....	....	1,096 50	5,103 15	575 49	125 22	7,022 43	1,096 50	13,922 79
71	Sydney et Louisburg	....	....	28,816 47	103,920 08	151,125 66	1,437 57	231,635 05	23,816 47	516,934 83
72	Témiscouata	540 00	....	13,436 65	51,547 07	25,462 83	3,371 12	68,850 73	13,426 65	167,668 40
73	Témiskaming et Northern Ontario	....	134 38	87,678 34	370,436 18	234,089 22	16,402 95	679,030 75	87,678 34	1,387,637 44
74	Mille Iles	....	....	4,517 89	6,710 20	2,097 77	263 92	20,094 93	4,517 89	33,684 71
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	....	28,123 88	169,451 39	124,164 37	16,786 01	471,008 42	28,123 88	809,534 07
76	Vancouver, Victoria et Oriental	....	....	26,960 54	199,806 93	67,066 29	15,576 90	306,595 86	26,960 54	616,006 52
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	....	....	274 71	1,003 07	338 00	59 96	1,396 95	274 71	3,072 69
78	" et Sidney, C.-B	....	....	3,901 10	18,388 49	5,356 83	1,044 24	22,236 84	3,901 10	50,927 50
79	Wabash (en Canada)	8,545 64	16,807 23	75,762 80	234,664 28	511,155 62	92,953 27	1,050,153 97	75,762 80	1,964,689 94
80	Wellington Colliery Co	....	....	....	28,561 35	36,374 92	....	41,593 66	....	106,529 93
81	York et Carleton	....	....	5 00	1,081 87	100 00	....	2,258 40	5 00	3,445 27
	Total final	43,226 37	31,629 90	5,137,688 26	31,514,098 12	29,811,510 09	5,293,699 75	78,969,543 65	5,137,688 26	150,726,539 87

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu net des opérations.	Déficit net des opérations.	Opérations extérieures. Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co.	170,704 33					
2	Algoma Central et b. d'Hudson	219,230 81		236,803 17	142,591 37	94,211 80	
3	Algoma Eastern	39,760 66					
4	Atlantic, Québec & Western		19,866 66				
5	Baie de Quinté	52,039 03					
6	Bedlington et Nelson		7,637 14				
7	Brandon, Sask. & Hudson Bay		14,901 03				
8	Yukon Britannique	202,093 08					
9	Brockville, Westport et North Western	32,250 87					
10	Canada Southern	4,568,083 13		170,453 47	155,043 74	15,409 73	
	Chemin de fer de l'Etat:—						
11	Intercolonial	250,517 23					
12	Ile du P.-E.		78,193 68				
13	Canadian Northern	6,437,667 49					
14	Canadian Northern Ontario	30,288 89					
15	Canadian Northern Québec	239,291 30					
16	Canadien Pacifique	40,844,827 56		20,030,885 74	14,289,705 44	5,741,180 30	
17	Cap-Breton		10,376 31				
18	Caraquet	10,456 33					
19	Carillon et Grenville						
20	Central Ontario	127,949 90					
21	Crow's Nest Southern		281 79				
22	Cumberland Ry. & Coal Co.	33,441 41					
23	Dominion Atlantique	419,560 81		544,050 55	521,018 41	23,032 14	
24	Eastern B. C.	16,065 90					
25	Elgin et Havelock	3,411 26					
26	Essex Terminal	17,641 93					
27	Grand-Tronc	10,662,696 71		230,858 05	218,348 85	12,509 20	
28	Grand-Tronc (Can. Atlant.)	251,668 49					
29	Halifax et South Western	52,745 16					
30	Hereford		32,221 02	811 49	1,055 06		243 57
31	Inverness Ry. & Coal Co.	89,412 48					
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	3,527 06					
33	Kaslo et Slocan						
34	Kent Northern	5,493 48					
35	Vallée Kettle	891 28					
36	Kingston et Pembroke	37,027 80					
37	Klondike Mines	8,505 59		6,041 55	5,728 45	313 10	
38	London et Port Stanley		33,712 12				
39	Lotbinière et Mégantic	5,600 29					
40	Manitoba Great Northern	22,516 16					
41	Maritime Coal, Railway & Power Co	26,105 71					
42	Vallée Massawippi	26,896 21					
43	Moncton et Bouctouche	5,976 23					
44	Montréal et Atlantique	164,245 86					
45	Montréal et Province, Ligne de	44,926 62					
46	Montréal et jonc. Vermont	49,529 86					
47	Morrissey, Fernie et Michel	3,122 45					
48	Midland de Manitoba	17,933 00					
49	Jonction Napierville	27,654 07					
50	Nelson et Fort Sheppard		166,901 51				
51	New Brunswick Coal & Railway Co		29,091 54				
52	N.-Brunswick et Ile du P.-E.	4,826 25					
53	New Westminster Southern	27,944 46					
54	North Shore	176 27					
55	Ottawa et New-York	22,720 78					
56	Père Marquette, en Canada	795,304 15					
57	Phillipsburg Ry. & Quarry Co	1,036 38					
58	Princeton Branch of Washington Co. Ry	2,812 89					
59	Québec Central	407,062 75					

pour l'année close le 30 juin 1912.

Revenu total net.	Déduction des taxes.	Total des opérations. Revenu.	Total des opérations. Perte.	Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut. Revenu.	Total brut. Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
170,704 33	6,750 28	163,954 05			163,954 05		1
313,442 61	2,717 50	310,725 11		4,544 04	315,269 15		2
39,760 66	309 16	39,451 50		403 75	39,855 25		3
			19,866 66	597 39		19,269 27	4
52,039 03	3,082 98	48,956 05		2,500 00	51,456 05		5
	1,531 98		9,169 12			9,169 12	6
	1,758 63		16,659 66	363 09		16,296 57	7
202,093 08	5,814 98	196,278 10		18,182 11	214,460 21		8
32,250 87	989 67	31,261 20			31,261 20		9
4,583,492 86	60,522 13	4,522,970 73		190,438 61	4,713,409 34		10
							11
							12
6,437,667 49	184,585 02	6,253,082 47			6,253,082 47		13
30,288 89	19,766 59	10,522 30		17,390 32	27,912 62		14
239,291 30	6,802 25	232,489 05		130 52	232,619 57		15
46,586,007 86	1,187,763 70	45,398,244 16		5,194,560 04	50,592,804 20		16
							17
							18
							19
127,949 90	3,723 52	124,226 38			124,226 38		20
	7,730 04		8,011 83	249 91		7,761 92	21
							22
442,592 95	721 23	441,871 72		909 01	442,780 73		23
16,065 90	1,794 02	14,271 88			14,271 88		24
							25
							26
10,675,205 91	503,030 12	10,172,175 79		2,251,905 37	12,424,081 16		27
251,668 49	34,579 42	217,089 07		38,354 98	255,444 05		28
52,745 16	25 00	52,720 16			52,720 16		29
	1,714 70		34,179 29	10 00		34,169 29	30
							31
3,527 06	870 18	2,656 88			2,656 88		32
							33
5,493 48		5,493 48			5,493 48		34
891 28	1,123 34		232 06			232 06	35
37,027 80	3,541 95	33,485 85		517 89	34,003 74		36
8,818 69		8,818 69			8,818 69		37
	3,223 17		36,935 29	4,924 15		32,011 14	38
							39
22,516 16	2,470 31	20,045 85		597 27	20,643 12		40
26,105 71		26,105 71			26,105 71		41
26,896 21	2,124 40	24,771 81		1,670 22	26,442 03		42
							43
164,245 86	19,137 32	145,108 54		1,400 00	146,508 54		44
44,926 62	3,300 00	41,626 62		276 50	41,903 12		45
49,529 86	500 00	49,029 86		268 50	49,298 36		46
3,122 45		3,122 45			3,122 45		47
17,933 00	501 12	17,431 88		693 65	18,125 53		48
27,654 07	939 71	26,714 36		69 23	26,783 59		49
	5,412 30		172,313 81	10 37		172,303 44	50
							51
4,826 25		4,826 25			4,826 25		52
27,944 46	1,167 12	26,777 34		17 00	26,794 34		53
176 27		176 27			176 27		54
22,720 78	2,262 74	20,458 04		431 53	20,889 57		55
795,304 15		795,304 15		205,576 31	1,000,880 46		56
							57
2,812 89		2,812 89			2,812 89		58
407,062 75		407,062 75		15,516 16	422,578 91		59

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu net des opérations.	Déficit net des opérations.	Opérations extérieures.			
				Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60	Québec Oriental	5,078 94					
61	Quebec Ry., Light & Power Co.	18,256 60					
62	Québec et Lac Saint-Jean	102,181 33					
63	Québec, Montréal et Southern		4,415 31				
64	Red Mountain		13,144 58				
65	Rutland et Noyan	2,369 17					
66	Salisbury et Albert		2,387 94				
67	Schomberg et Aurora		2,715 36				
68	Stanstead, Shefford et Chambly	16,019 20					
69	St-Laurent et Adirondack	190,987 68					
70	St-Martin	5,083 24					
71	Sydney et Louisburg	242,093 17					
72	Tunnel St-Clair	212,376 38					
73	Témiscouata	51,380 06					
74	Témiskaming et Northern Ontario	547,784 00					
75	Mille Iles	6,270 46					
76	Toronto, Hamilton et Buffalo	657,778 30					
77	Vancouver, Victoria et Eastern	233,069 50					
78	Victoria et Sidney	8,786 13		1,870 65	126 18	1,744 47	
79	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	2,163 82					
80	Wellington Colliery Co		11,381 11				
81	Wabash, en Canada	316,896 89					
82	York et Carleton	2,224 79					
	Total	69,104,440 02	427,227 10	21,221,774 67	15,333,617 50	5,888,400 74	243 57

pour l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

Revenu total net.	Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
5,078 94	....	5,078 94	....	....	5,078 94	....	60
....	....	....	....	....	....	....	61
102,181 33	1,642 71	100,538 62	....	5,517 53	106,056 15	....	62
....	7,753 35	....	12,168 66	145,375 78	133,207 12	....	63
....	1,073 58	....	14,218 16	5 00	....	14,213 16	64
2,369 17	19 50	2,349 67	....	4,000 00	6,349 67	....	65
....	....	....	....	....	....	....	66
....	....	....	2,715 36	....	....	2,715 36	67
16,019 20	700 00	15,319 20	....	142 42	15,461 62	....	68
190,987 68	1,850 85	189,136 83	....	609 75	189,746 58	....	69
....	....	....	....	....	....	....	70
....	....	....	....	....	....	....	71
212,376 38	30,037 61	182,338 77	....	1,396 00	183,734 77	....	72
51,380 06	3,432 88	47,947 18	....	5,640 14	53,587 32	....	73
547,784 00	....	547,784 00	....	103,103 66	650,887 66	....	74
6,270 46	76 18	6,194 28	....	2,307 20	8,501 48	....	75
657,778 30	6,312 52	651,465 78	....	53,001 76	704,467 54	....	76
233,069 50	48,717 11	184,352 39	....	....	184,352 39	....	77
10,530 60	797 94	9,732 66	....	....	9,732 66	....	78
2,163 82	2,287 01	....	123 19	518 96	395 77	....	79
....	....	....	....	....	....	....	80
....	....	....	....	....	....	....	81
....	....	....	....	....	....	....	82
73,990,792 53	2,186,987 82	71,834,357 71	326,593 09	8,274,126 12	80,090,032 07	308,141 33	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Déductions: Perte sur propriétés exploitées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co		15,262 71	
2	Algoma Central et Baie d'Hudson		32,184 18	
3	Algoma Eastern		2,292 65	
4	Atlantic, Quebec and Western		105 32	
5	Baie de Quinté		10 00	
6	Bedlington et Nelson		4,173 09	
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson		4,444 20	
8	Yukon Britannique			
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest		1,022 36	
10	Canada Southern		1,610,857 55	35,065 65
13	Canadian Northern	238,960,00	372,037 36	
14	Canadian Northern Ontario		950 00	
15	Canadian Northern, Québec		13,195 23	
16	Canadien Pacifique	2,374,575 63	857,274 66	
21	Crow's Nest Southern		8,831 78	
20	Central Ontario		10,498 61	
23	Dominion Atlantic	103,111 50	20,504 00	
24	Colombie Britannique Orientale		373 44	
27	Grand-Tronc	755,336 22	826,998 76	
28	Grand-Tronc (division Canada Atlantique)	25,000 00	1,114 00	
29	Halifax et Sud-Ouest		6,988 90	
30	Hereford		617 56	
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		1,369 55	
34	Kent Northern			
35	Vallée Kettle		778 31	
36	Kingston et Pembroke			
37	Klondike Mines			
38	London et Port Stanley	17,438,89	14,197 85	
40	Manitoba Great Northern		14,518 36	
41	Maritime Coal, Railway and Power Co		4,231 14	
42	Vallée Massawippi	21,000 00	29,992 61	
44	Montréal et Atlantique	33,120 00	31,665 50	
45	Montréal et province, ligne de		17,167 38	
46	Montreal et jonction Vermont		17,091 83	
48	Midland de Manitoba		9,002 28	
47	Morrissey, Fernie et Michel			
49	Jonction Napierville		8,247 04	
60	Nelson et Fort Sheppard		5,623 12	
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		1,595 57	
53	New Westminster Southern		3,846 50	
54	North Shore			
55	Ottawa et New York		14,165 25	
56	Pére Marquette	166,661 98	445,628 01	
58	Maine Central (Embranchement Princeton)		48 82	
59	Québec Central			
60	Québec Oriental		4,712 93	
62	Québec et Lac St-Jean		38,471 56	
63	Québec, Montréal et Sud		2,448 01	
64	Red Mountain		807 03	
65	Rutland et Noyan			
67	Schomberg et Aurora			
68	Stanstead, Shefford et Chambly		15,249 99	
69	St-Laurent et Adirondack	10,000 00	163,819 91	
72	Tunnel St-Clair			
73	Témiscouata			
74	Témiskaming and Northern Ontario		18,712 11	
75	Mille Iles		141 14	
76	Toronto, Hamilton et Buffalo		114,350 10	
77	Vancouver, Victoria et Oriental		45,371 75	
78	Victoria et Sidney		4,307 07	
79	Victoria Terminal Railway and Ferry Co		272 62	
	Total	3,748,204 22	4,817,569 35	35,065 65

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

DU REVENU BRUT.					REVENU NET.		
Intérêt provenant de la dette garantie.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	15,262 71	148,691 34	....	1
164,967 31	12,740 86	....	2,003 83	211,896 18	103,372 97	....	2
18,838 91	1,350 20	....	500 00	22,981 76	16,873 49	....	3
....	....	....	....	105 32	....	19,374 59	4
42,750 00	6,948 68	10,000 00	2,500 00	62,208 68	....	10,752 63	5
....	....	....	....	4,173 09	....	13,342 21	6
....	....	....	....	4,444 20	....	20,740 77	7
102,238 00	....	....	13,764 08	116,002 08	98,458 13	....	8
....	....	....	750 00	1,772 36	29,488 84	....	9
1,145,200 00	....	....	....	2,791,123 20	1,922,286 14	....	10
5,221,437 14	....	....	....	5,832,434 50	420,647 97	....	13
....	200 03	....	....	1,150 03	26,762 59	....	14
343,760 97	....	....	....	356,956 20	....	124,336 63	15
1,995,498 33	15,403 37	....	....	5,242,751 99	45,350,052 21	....	16
....	....	....	....	8,831 78	....	16,593 70	21
48,818 04	....	9,723 33	....	69,049 98	55,176 40	....	20
170,251 44	....	....	....	293,866 94	148,913 79	....	23
25,200 00	....	....	....	25,573 44	....	11,301 56	24
5,711,548 13	....	....	959,491 87	8,253,374 98	4,170,706 18	....	27
640,007 36	....	....	3,433 60	669,555 96	....	414,111 91	28
12,750 00	....	....	....	19,738 90	32,981 26	....	29
32,000 00	....	....	500 00	33,117 56	....	67,286 85	20
....	....	....	....	1,369 55	1,287 33	....	32
2,040 00	40 00	....	2,000 00	4,080 00	1,413 48	....	34
22,000 00	....	....	....	22,778 31	....	23,010 37	35
17,160 00	....	....	....	17,160 00	16,843 74	....	36
....	....	....	....	....	8,818 69	....	37
....	....	....	....	31,636 74	....	63,647 88	38
....	....	....	....	14,518 36	6,124 76	....	40
....	....	....	....	4,231 14	21,874 57	....	41
....	....	....	....	53,992 61	....	27,550 58	42
52,650 00	....	....	....	117,435 15	29,073 39	....	44
....	8,000 00	....	....	25,167 38	16,735 74	....	45
....	....	....	20,000 00	37,091 83	12,206 53	....	46
....	....	....	....	9,002 28	9,123 25	....	48
3,871 32	12 83	....	....	3,884 15	....	761 70	47
....	....	....	....	8,247 04	18,536 55	....	49
....	....	....	....	5,623 12	....	177,926 56	50
4,698 71	....	....	....	6,294 28	....	1,468 03	52
....	....	....	....	3,846 50	22,947 84	....	53
2,100 00	....	....	....	2,100 00	....	1,923 73	54
....	....	....	....	14,165 25	6,724 32	....	55
249,800 00	....	....	....	862,089 99	138,790 47	....	56
....	3,150 00	....	....	3,198 82	....	385 93	58
117,741 60	....	....	....	117,741 60	304,837 31	....	59
63,310 00	....	....	5,939 00	73,961 93	....	68,882 99	60
170,167 81	85,364 13	....	....	294,003 50	....	187,947 35	62
....	266,842 29	....	....	269,290 30	....	136,083 18	63
....	....	....	....	807 03	....	15,020 19	64
4,000 00	....	....	....	4,000 00	2,349 67	....	65
....	25,010 27	....	....	25,010 27	....	27,725 63	67
6,234 60	....	....	....	21,484 59	....	6,022 97	68
48,768 98	....	....	....	222,588 89	....	32,842 31	69
125,000 00	....	....	....	125,000 00	58,734 77	....	72
12,166 66	....	9,733 33	....	21,899 99	31,687 33	....	73
....	....	....	3,815 59	22,527 70	628,359 96	....	74
3,018 33	....	....	....	3,159 47	5,342 01	....	75
171,200 00	11,412 14	....	....	296,962 24	407,505 30	....	76
....	....	....	....	45,371 75	138,980 64	....	77
....	1,505 16	....	....	5,812 23	3,920 43	....	78
....	....	....	....	272 62	123 15	....	79
16,751,193 64	437,979 96	29,466 66	1,014,698 97	26,834,178 45	54,416,752 54	1,469,040 25	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Emploi du			
		Dividendes sur			Total.
		Actions orninaires.	Actions préférées.	Autres titres.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson........	....	....	....	....
8	Yukon Britannique........................	5,000 00	86,080 95	....	91,080 95
10	Canada Méridional........................	450,000 00	....	....	450,000 00
16	Canadien Pacifique........................	18,000,000 00	8,424,344 83	....	26,424,344 83
20	Ontario Central........................	....	....	....	....
27	Grand-Tronc........................	....	4,167,365 53	....	4,167,365 53
30	Hereford........................	32,000 00	....	....	32,000 00
	Total........................	18,487,000 00	12,677,791 31	....	31,164,791 31

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année close le 30 juin 1912—*Fin.*

REVENU NET.

Additions et améliorations portées au compte du revenu.	Crédits au fonds de réserve.	Divers.	Affecté aux améliorations.	Total des déductions.	Balance au — Crédit du compte des profits et pertes.	Balance au — Débit du compte des profits et pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	5,000 00	....	....	5,000 00	98,372 97	....	2
....	5,946 47	....	....	97,027 42	1,430 71	....	8
....	....	....	....	450,000 00	1,472,286 14	....	10
....	....	....	289,234 48	26,713,579 31	18,636,472 90	....	16
16,505 14	2,692 69	1,571 20	....	20,769 03	34,407 37	....	20
....	....	....	....	4,167,365 53	3,340 65	....	27
154 60	....	....	....	32,154 60	....	99,441 45	30
16,659 74	13,639 16	1,571 20	289,234 48	31,485,895 89	20,246,310 74	99,441 45	

TABLEAU 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1912.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains de voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total des recettes sur voyageurs.	Total des autres recettes.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	74,215	3,011,316	64,832	17,750	84,482 33	96,448 88	18,161 05
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	37,773	1,392,862	43,216	39,513	51,513 61	51,521 81	179,343 20
3	Atlantic, Quebec and Western	17,282	375,191	....	36,222	11,586 78	11,918 61	23 40
4	Algoma oriental	4,031	41,618	....	19,181	1,628 75	1,628 75	1,242 68
5	Baie de Quinté	108,128	1,594,922	....	166,883	38,127 36	47,988 41	5,338 61
6	Bedlington et Nelson	1,201	8,241	28	2,036	329 24	345 95	0 09
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	27,977	930,129	43,470	....	25,147 54	29,916 84	406 48
8	Yukon britannique	9,396	591,914	1,972	39,610	59,205 12	66,370 86	3,509 93
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	74,574	2,237,220	29,530	28,170	33,716 11	39,139 92	81 58
10	Canada Méridional	1,278,079	105,873,239	1,804,139	131,499	2,470,432 49	3,085,335 86	47,834 34
11	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	3,473,273	174,533,564	2,742,833	385,492	2,943,536 25	3,558,498 19	185,145 79
12	Chemin de fer de l'Etat—Ile du Prince-Edouard	404,564	9,280,143	144,145	207,729	156,018 29	187,310 56	10,963 58
13	Canadian Northern	1,681,760	158,400,017	2,658,953	655,110	3,349,317 00	3,997,900 24	1,287,154 28
14	Canadian Northern Ontario	247,540	11,299,577	332,417	142,785	226,439 60	258,772 26	27,744 61
15	Canadian Northern Québec	614,260	19,819,446	211,216	210,639	313,733 88	348,780 09	23,438 38
16	Pacifique-Canadien	13,593,569	1,610,251,856	19,591,027	1,727,792	31,282,157 69	35,098,796 85	1,930,603 19
17	Cap-Breton	7,176	164,848	....	19,711	4,696 85	4,985 89	16 25
18	Caraquet	17,383	655,310	....	47,078	18,045 73	21,343 65	....
19	Central Ontario	162,761	3,816,871	129,534	45,072	79,795 57	93,447 27	7,229 39
20	Crow's Nest Southern	22,634	554,720	45,608	156	21,250 89	24,708 46	702 37
21	Cumberland Railway and Coal Co.	46,306	575,049	517	26,612	14,210 08	18,245 10	163 67
22	Dominion Atlantic	420,320	18,704,240	307,237	185,649	377,178 36	421,033 78	4,914 44
23	Colombie-Britannique orientale	7,195	72,840		7,704	4,108 60	4,333 60	112 40
24	Elgin et Havelock	11,405	148,265	....	19,600	3,529 21	4,333 08	....
25	Essex Terminal	....	....	....	....	....	....	261 00
26	Grand-Tronc	11,506,224	573,956,527	8,133,032	518,448	10,414,767 62	12,426,044 70	397,139 43
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	591,968	20,624,385	611,140	132,495	437,790 85	509,347 04	29,790 55
28	Halifax et Sud-Ouest	215,986	7,192,454	87,574	240,137	198,876 37	232,270 91	3,252 80
29	Hereford	33,207	735,494	33,797	33,031	16,520 76	20,111 24	1,164 87
30	International du Nouv.-Brunswick, (archives détruites par le feu)	....	....	....	....	....	....	....
31	Inverness Railway and Coal Co.	35,886	848,851	....	42,914	22,317 75	23,627 48	1,237 08
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	15,257	283,265	....	34,344	7,196 35	9,018 38	539 90
33	Kent Northern	8,600	232,200	....	16,902	7,341 87	8,724 17	....
34	Vallée Kettle	781	15,043	....	1,760	513 45	513 45	80 00
35	Kingston et Pembroke	98,529	2,561,754	31,393	97,968	55,253 17	66,546 56	4,405 90

36	Klondike Mines	463	10,730		1,638	1,667 50	2,069 20	401 04
37	Lotbinière et Mégantic	10,279	156,758		18,780	4,187 20	5,695 78	9 00
38	London et Port Stanley	172,485	2,815,529	65,144	14,840	31,939 73	38,640 87	886 15
39	Maine Central	97,277	496,113	4,175	9,133	8,896 77	9,692 23	
40	Manitoba Great Northern	10,887	244,297	8,944	23,761	6,736 10	7,766 28	77 85
41	Maritime Coal Railway and Power Co	21,191	198,956		10,516	6,431 65	7,444 40	
42	Vallée de Massawippi	152,867	2,806,014	99,279		67,184 18	71,988 09	911 45
43	Moncton et Bouctouche	22,457	463,061		21,916	9,673 86	10,785 02	53 93
44	Montréal et Atlantique	344,083	8,306,957	167,615	131,713	194,631 91	222,710 96	25,402 81
45	Montreal et ligne provinciale	206,379	3,068,030	54,415	17,518	56,475 80	63,660 99	2,147 88
46	Montréal et jonction Vermont	122,476	2,265,117	63,605		53,229 21	61,656 00	109 60
47	Morrisey, Fernie et Michel	84,550	515,755		24,668	7,600 50	7,600 50	
48	Midland Railway Co., du Manitoba	13,893	775,316	17,004		19,278 14	22,613 19	82 77
49	Jonction de Napierville	14,723	188,443		16,902	4,853 29	5,637 40	375 95
50	Nelson et Fort Sheppard	23,602	720,003	37,560		25,772 75	32,311 75	2,923 67
51	New Brunswick Coal and Railway Co	18,640	389,162		56,102	10,127 00	11,775 57	3,748 39
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	26,841	561,182	7,240	25,060	10,423 97	12,933 13	115 97
53	New Westminster Southern	25,166	297,558		21,641	10,416 61	14,058 07	6,210 64
54	Rive-Nord	850	6,800		4,848	196 65	196 65	
55	Ottawa et New York	138,844	3,553,598	77,271		73,640 00	82,848 56	3,739 72
56	Père Marquette	312,770	6,261,271	272,180	6,643	131,280 30	170,453 64	8,521 26
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co				6,245			
58	Québec Central	402,682	17,469,670	231,592	242,958	368,179 02	418,238 86	11,498 06
59	Québec et Lac Saint-Jean	352,463	11,973,434	188,569	44,657	242,016 26	280,400 59	12,160 41
60	Québec, Montréal et Sud	230,665	5,229,971	126,512	86,026	134,598 33	149,464 27	507 04
61	Québec Oriental	26,917	1,354,237	17,192	40,178	35,759 64	40,798 76	37 67
62	Quebec Railway, Light and Power Co	100,449	804,604	7,547		11,843 82	11,843 82	623 50
63	Red Mountain	8,552	76,748	18	6,588	2,695 98	3,606 34	251 79
64	Rutland et Noyan	124,578	422,319	5,441		8,448 84	8,807 88	
65	Salisbury et Albert	11,403	235,190		23,560	6,620 79	9,319 52	752 98
66	Schomberg et Aurora	20,634	201,112		22,507	6,035 00	6,035 00	22 12
67	Stanstead, Shefford et Chambly	171,112	1,269,672	44,225	17,122	31,933 00	41,068 82	2,615 10
68	Tunnel St-Clair							
69	St-Laurent et Adirondack	627,935	13,378,914	186,591		214,091 06	236,845 97	2,570 82
70	St-Martin	11,120	211,372		17,580	5,156 49	6,188 49	410 79
71	Sydney et Louisburg	120,135	1,692,585	20,870	16,972	38,737 24	41,631 24	17,252 78
72	Témiscouata	68,129	2,127,433	73,751	70,091	53,061 98	61,346 89	3,536 49
73	Témiskaming et Ontario-Nord	484,467	26,885,025	440,883	14,442	679,150 04	760,190 14	89,901 12
74	Mille-Iles	47,358	284,148		32,456	8,950 69	13,336 57	2,567 76
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	581,302	17,404,896	793,496		341,153 56	369,164 53	9,904 01
76	Vancouver, Victoria and Eastern	286,776	8,018,508	138,118	98,892	232,264 53	272,141 84	15,235 07
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	88,046	87,166	999	351	2,437 96	2,465 06	504 09
78	Victoria et Sidney, C.-B.	91,121	1,001,336	16,135	5,655	27,930 54	28,359 24	644 99
79	Wabash (en Canada)	584,529	35,095,556	726,412	11,158	621,238 84	648,497 26	4,321 89
80	Wellington Colliery Railway Co	7,706	82,829		31,200	4,245 75	4,605 75	
81	York et Carleton	6,085	60,850		8,573	1,705 60	1,983 20	
	Total	41,124,181	2,910,251,636	40,440,393	6,473,382	56,543,663 60	65,048,186 66	4,394,426 00

TABLEAU 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et les milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1912—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Total du revenu sur marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co.	174,348	11,468,205	17,750	41,741	269,172 54	269,172 54	124,323	383,782 47	213,078 14
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	444,285	14,594,790	39,513	36,346	208,908 77	314,189 75	131,418	545,054 76	325,823 95
3	Atlantique, Québec et Occidental	15,470	528,832	36,222	3,670	14,844 45	14,844 45	39,892	26,786 46	46,653 12
4	Algoma Oriental	505,612	4,703,091	19,181	....	93,747 63	94,940 53	19,181	97,811 96	58,051 30
5	Baie de Quinté	276,509	9,982,033	166,883	30,806	184,819 61	185,306 61	197,689	238,833 63	186,794 60
6	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	3,388	30,521	2,036	62	2,247 39	2,251 01	2,128	2,567 05	10,234 19
7	Bedlington et Nelson	80,553	3,795,513	....	22,624	50,201 18	52,757 13	66,232	83,080 45	97,981 48
8	Yukon britannique	24,374	2,038,112	39,610	2,743	210,045 75	210,045 75	44,325	279,926 54	77,833 46
9	Brockville, Westport and Northwestern	30,596	1,009,668	28,170	1,350	36,282 31	36,282 31	59,560	75,503 81	43,252 94
10	Canada Méridional	7,004,713	1,059,380,230	131,499	1,691,269	6,488,853 07	6,533,468 86	3,627,339	9,666,639 06	5,098,555 93
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,674,692	1,267,674,858	385,492	4,454,060	7,165,722 70	7,259,766 09	7,582,385	11,003,410 07	10,752,892 84
12	" " (Ile du Prince-Ed.)	124,242	4,804,726	207,729	....	180,499 41	180,499 41	361,496	378,773 55	456,967 23
13	Canadian Northern	5,970,449	2,024,003,946	655,110	5,900,047	15,337,533 95	15,575,039 11	8,235,664	20,860,093 63	14,422,426 14
14	Canadian Northern, Ontario	648,581	60,889,252	142,785	237,730	586,163 58	595,436 54	712,932	881,953 41	851,664 52
15	Canadian Northern, Québec	874,143	72,701,542	210,639	268,754	872,026 49	955,316 36	701,409	1,327,534 83	1,088,243 53
16	Pacifique Canadien	25,940,238	10,180,782,322	1,727,792	25,638,692	78,588,172 52	79,204,412 07	47,020,362	116,233,812 11	75,388,984 55
17	Cap-Breton	6,474	92,064	19,711	....	4,336 60	4,336 60	19,711	9,338 74	19,715 05
18	Caraquet	37,484	1,461,878	47,078	....	43,742 60	45,291 60	47,078	66,635 25	56,178 92
19	Central Ontario	269,177	7,493,217	45,072	48,560	220,692 21	220,692 21	223,166	321,368 87	193,418 97
20	Crow's Nest Méridional	177,489	8,071,631	156	40,557	126,852 49	127,036 49	86,321	152,447 32	152,729 11
21	Cumberland Ry. and Coal Co	389,197	6,295,732	26,612	19,905	97,590 85	97,590 85	47,034	115,999 62	82,558 21
22	Dominion Atlantic	412,300	22,676,500	185,649	116,141	578,842 22	579,297 22	611,552	1,005,245 44	585,684 63
23	Colombie-Britannique orientale	140,824	1,501,232	7,704	....	37,788 13	37,798 13	7,704	42,244 13	26,178 23
24	Elgin et Havelock	15,371	395,604	19,600	....	9,519 20	9,519 20	19,600	13,852 28	10,441 02
25	Essex Terminal	120,661	1,206,610	....	19,300	34,822 86	35,022 86	19,300	35,283 86	17,641 93
26	Grand-Tronc	17,972,015	3,282,187,091	518,448	10,263,141	22,562,596 45	22,978,790 95	18,934,930	35,801,975 08	25,139,278 37
27	" (Canada Atlantique)	1,720,419	194,492,967	132,495	697,992	1,520,313 78	1,634,225 64	1,442,469	2,173,363 23	1,921,694 74
28	Halifax et Southwestern	252,442	11,966,755	240,137	35,926	236,838 94	242,507 54	368,910	478,031 25	425,286 09
29	Hereford	145,616	2,920,280	33,031	11,214	53,360 27	53,363 27	78,042	74,639 38	106.860 40
30	International du Nouveau-Brunswick	Record	destroyed by	fire.	....	....	....	....	....	....
31	Inverness Ry. and Coal Co	306,771	17.268,215	42,914	69,121	175,759 64	175,839 64	112,035	200,704 20	111,291 72
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	24,148	627,760	34,344	....	16,592 18	16,822 18	34,344	26,380 46	22,853 40
33	Kent Northern	9,106	262,602	16,902	....	12,022 89	12,022 89	16,902	20,747 06	15,253 58
34	Vallée Kettle	2,963	39,082	1,760	....	2,832 88	3,566 27	1,760	4,159 72	2,268 44
35	Kingston et Pembroke	140,922	6,623,334	97,968	9.172	146,394 42	163,796 06	138,533	225,936 72	188,908 92
36	Klondike Mines	23,841	245,716	1,638	6,079	57,564 07	57,564,07	7,717	60,034 31	51,528 72

37	Lotbinière et Mégantic	56,675	798,325	18,780	...	30,510 37	30,510 37	19,707	36,215 15	30,614 86
38	London et Port Stanley	537,978	8,200,468	14,840	41,564	72,625 48	79,044 94	121,548	118,571 96	152,284 08
39	Maine Central	198,283	991,415	9,133	2,487	7,008 50	7,008 50	15,795	16,700 73	13,887 84
40	Manitoba Great Northern	194,294	11,997 496	23,761	18,904	114,874 36	114,999 78	51,609	122,843 91	100,327 75
41	Maritime Coal Ry. and Power Co	199,417	2,024,240	10,516	11,664	56,224 63	56,224 63	22,180	63,669 03	37,563 32
42	Vallée Massawippi	563,151	17,146,104	...	95,964	146,419 26	147,729 80	195,243	220,629 34	193,733 13
43	Moncton et Bouctouche	26,201	503,178	21,916	...	18,480 57	18,480 57	21,916	29,319 52	23,343 29
44	Montreal and Atlantic	1,339,601	73,829,960	131,713	365,532	853,745 21	861,734 76	665,125	1,109,848 53	945,602 67
45	Montréal et Ligne Provinciale	96,080	2,473,250	17,518	29,182	62,361 45	62,511 34	101,632	128,320 21	83,393 59
46	Montreal and Vermont Junction	447,932	9,827,924	...	49,426	60,390 39	60,635 01	113,145	122,400 61	72,870 75
47	Morrissey, Fernie et Michel	381,099	2,324,703	24,668	...	64,330 60	72,108 23	24,668	79,708 73	76,586 28
48	Midland Ry. Co. de Manitoba	22,184	1 549,225	...	9,415	38,354 55	38,459 82	26,419	61,155 78	43,222 78
49	Napierville Jct	271,534	7,579,803	16,902	9,839	64,637 69	64,637 69	26,741	70,651 04	42,996 97
50	Nelson et Fort Sheppard	25,694	1,128,889	...	18,990	44,483 08	44,934 28	56,784	80,169 70	247,071 21
51	New Brunswick Coal and Ry. Co	56,906	2,395,879	56,102	...	32,757 71	32,757 71	56,102	48,281 67	77,373 21
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-Edouard	48,475	727,125	25,060	26,900	24,677 28	24,677 28	59,200	37,726 38	32,900 13
53	New Westminster Southern	52,277	694,547	21,641	16	38,718 56	38,748 56	21,657	59,017 27	31,072 81
54	Rive-Nord	4,306	34,448	4,848	...	1,723 77	1,723 77	4,848	1,920 42	1,744 15
55	Ottawa et New York	221,688	9,173,068	...	58,076	102,616 84	102,728 26	135,403	189,316 54	166,595 76
56	Père Marquette	2,007,845	381,106,818	6,643	881,595	2,171,327 59	2,199,364 73	1,160,474	2,378,339 63	1,583,035 48
57	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	14,592	87,552	6,245	...	6,651 38	6,651 38	6,245	6,651 38	5,615 00
58	Quebec Central	931,257	71,197,944	242,958	64,891	921,302 19	921,202 19	738,035	1,351,039 11	943,976 36
59	Québec et Lac St-Jean	381,416	35,662,632	44,657	243,213	503,325 74	505,494 31	483,446	798,055 31	695,873 98
60	Québec, Montréal et Sud-Ouest	389,663	20,131,805	86,026	67,747	251,025 88	252,040 85	280,285	402,012 16	406,427 47
61	Québec Oriental	32,314	2,574,978	40,178	36,855	50,112 38	50,112 34	94,225	90,948 77	85,869 83
62	Quebec Ry., Light and Power Co	162,784	1,986,879	...	22,929	59,823 74	62,415 94	30,476	74,883 26	56,626 66
63	Red Mountain	27,103	237,120	6,588	7,248	13,359 00	15,776 50	13,854	19,634 63	32,779 21
64	Rutland et Noyan	99,248	336,451	...	2,433	5,055 77	5,055 77	7,874	13,863 65	11,494 48
65	Salisbury et Albert	21,844	226,757	23,560	...	13,104 13	13,104 13	23,560	23,176 63	25,564 57
66	Schomberg et Aurora	11,367	113,660	22,507	...	6,932 66	6,932 66	22,507	12,989 78	15,705 14
67	Stanstead, Shefford et Chambly	473,555	2,183,188	17,122	26,939	55,640 31	56,115 49	88,408	99,798 91	83,779 71
68	Tunnel St-Clair	...	...	...	...	296,936 00	296,936 00	...	296,936 00	84,559 62
69	St-Laurent et Adirondack	866,278	30,766,666	...	123,761	353,432 42	354,356 21	311,003	593,773 00	402,785 32
70	St-Martin	17,085	233,524	17,580	...	12,406 75	12,406 75	17,580	19,006 03	13,922 79
71	Sydney et Louisbourg	4,330,338	61,192,946	16,972	230,748	673,790 17	700,143 98	268,590	759,028 00	516,934 83
72	Témiscouata	147,951	6,294,599	70,091	6,369	148,703 52	149,165 08	150,211	214,048 46	162,668 40
73	Témiscaming et Northern Ontario	588,890	74,266,754	14,442	419,585	1,072,095 10	1,085,330 18	378,579	1,935,421 44	1,387,637 44
74	Mille-Iles	37,734	226,404	32,456	...	24,050 84	24,050 84	32,456	39,955 17	33,684 71
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,341,576	90,979,320	...	180,950	1,025,662 29	1,088,243 83	477,599	1,467,312 37	809,534 07
76	Vancouver, Victoria et Eastern	954,608	27,517,107	89,892	79,041	553,303 25	561,699 11	307,636	849,076 02	616,006 52
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	32,957	32,627	351	629	2,264 36	2,267 36	1,979	5,236 51	3,072 69
78	Victoria et Sidney, C.-B.	34,365	463,550	5,655	10,199	30,544 40	30,709 40	31,989	59,713 63	50,927 50
79	Wabash (en Canada)	1,317,283	305,235,674	11,158	842,048	1,623,174 51	1,628,767 68	1,580,322	2,281,586 83	1,964,689 94
80	Wellington Colliery Ry. Co	504,821	5,426,825	31,200	...	90,543 07	90,543 07	31,200	95,148 82	106,529 93
81	York et Carleton	14,279	142,790	8,573	...	3,686 86	3,686 86	8,573	5,670 06	3,445 27
	Total final	89,444,331	19,558,190,527	6,473,882	53,652,141	148,030,898 60	149,961,140 13	100,930,271	219,403,752 79	150,726,539 87

TABLEAU 11—RELEVÉ du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1912.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu, trains à voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Milles parcourus par les trains spéciaux.	Total des mill. parc. par des trains donnant revenu.	Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	64,832	17,750	41,741		124,323	
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	43,216	39,515	36,346	12,343	131,418	13,945
3	Atlantic, Quebec and Western		36,222	3,670		39,892	1,791
4	Algoma Eastern		19,181			19,181	62
5	Baie de Quinté		166,883	30,806		197,689	
6	Bedlington et Nelson	28	2,036	62	2	2,128	
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	43,470		22,624	138	66,232	1,290
8	Yukon Britannique	1,972	39,610	2,743		44,325	960
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	29,530	28,170	1,350	510	59,560	360
10	Canada Méridional	1,804,139	131,499	1,691,269	432	3,627,339	25,049
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,742,833	385,492	4,454,060		7,582,385	274,181
12	" " (Ile du P.-E.)	144,145	207,729		9,622	361,496	
13	Canadian Northern	2,658,953	655,110	5,900,047	21,554	9,235,664	509,386
14	Canadian Northern, Ontario	332,417	142,785	237,730		712,932	57,596
15	Canadian Northern, Québec	211,216	210,639	268,754	10,800	701,409	23,119
16	Pacifique-Canadien	19,591,027	1,727,792	25,638,692	62,851	47,020,362	1,960,153
17	Cap-Breton		19,711			19,711	
18	Caraquet		47,078			47.078	
19	Central Ontario	129,534	45,072	48,560		223,166	8,571
20	Crow's Nest Southern	45,608	156	40,557		86,321	2,683
21	Cumberland Railway and Coal Co	517	26,612	19,905		47,034	
22	Dominion Atlantic	307,237	185,649	116,141	2,525	611,552	12,557
23	Eastern British Columbia		7,704			7,704	
24	Elgin et Havelock		19,600			19,600	
25	Essex Terminal			19,300		19,300	
26	Grand-Tronc	8,133,032	518,448	10,263,141	20,309	18,934,930	882,607
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	611,140	132,495	697,992	842	1,442,469	62,777
28	Halifax and Southwestern	87,574	240,137	35,926	5,273	368,910	18,053
29	Hereford	33,797	33,031	11,214		78,042	2,270
30	International de Nouveau-Brunswick (archives détruites par le feu)						
31	Inverness Railway and Coal Co		42,914	69,121		112,035	2,641
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		34,344			34,344	
33	Kent Northern		16,902			16,902	
34	Vallée Kettle		1,760			1,760	
35	Kingston et Pembroke	31,393	97,968	9 172		138,533	

36	Klondike Mines		1,638	6,079		7,717	
37	Lotbinière et Mégantic		18,780		927	19,707	
38	London et Port Stanley	65,144	14,840	41,564		121,548	3,589
39	Maine Central	4,175	9,133	2,487		15,795	
40	Manitoba Great Northern	8,944	23,761	18,904		51.609	497
41	Maritime Coal, Railway and Power Co		10,516	11,664		22,180	6,520
42	Vallée Massawippi	99,279		95,964		195,243	814
43	Moncton et Bouctouche		21,916			21,916	
44	Montréal et Atlantique	167,615	131,713	365,532	265	665,125	14,461
45	Montréal et Ligne Provinciale	54,415	17,518	29,182	517	101,632	3,270
46	Montréal et Jonction Vermont	63,605		49,426	114	113,145	2,007
47	Morrissey, Fernie et Michel		24,668			24,668	
48	Midland Railway Co. de Manitoba	17,004		9,415		26,419	70
49	Jonction Napierville		16,902	9,839		26,741	216
50	Nelson et Fort Sheppard	37,560		18,990	234	56,784	2,860
51	New Brunswick Coal and Railway Co		56,102			56,102	
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E.	7,240	25,060	26,900		59,200	
53	New Westminster Southern		21,641	16		21,657	32
54	Rive-Nord		4,848			4,848	
55	Ottawa et New-York	77,271		58,076	56	135,403	8,669
56	Pére Marquette	272,180	6,643	881,595	56	1,160,474	9,348
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		6,245			6,245	
58	Quebec Central	231,592	242,958	64,891	198,594	738,035	219,179
59	Québec et Lac St-Jean	188,569	44,657	243,213	7,007	483,446	8,446
60	Québec, Montréal et Sud	126,512	86,026	67,747		280,285	2,710
61	Québec Oriental	17,192	40,178	36,855		94,225	4,975
62	Quebec Railway, Light and Power Co	7,547		22,929		30,476	1,099
63	Red Mountain	18	6,588	7,248		13,854	81
64	Rutland et Noyan	5,441		2,433		7,874	
65	Salisbury et Albert		23,560			23,560	1,743
66	Schomberg et Aurora		22,507			22,507	
67	Stanstead, Shefford et Chambly	44,225	17,122	26,939	122	88,408	2,620
68	Tunnel St-Clair						
69	St-Laurent et Adirondack	186,591		123,761	651	311,003	8,584
70	St-Martin		17,580			17,580	
71	Sydney et Louisburg	20,870	16,972	230,748		268,590	
72	Témiscouata	73,751	70,091	6,369		150,211	7,650
73	Témiskaming et Ontario-Nord	440,883	14,442	419,585	3,669	878,579	49,150
74	Mille-Iles		32,456			32,456	
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	293,496		180,950	3,153	477,599	6,337
76	Vancouver, Victoria et Oriental	138,118	89,892	79,041	585	307,636	81,259
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	999	351	629		1,979	
78	Victoria et Sidney, C.-B.	16,135	5,655	10,199		31,989	
79	Wabash (en Canada)	726,412	11,158	842,048	704	1,580,322	22,575
80	Wellington Colliery Railway Co		31,200			31,200	
81	York et Carleton		8,573			8,573	
	Total	40,440,393	6,473,882	53,652,141	363,855	100,930,271	4,328,812

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES. Grain. Tonnage issu du chemin.	Grain. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Grain. Total du tonnage.	Farine. Tonnage issu du chemin.	Farine. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Farine. Total du tonnage.	Autres produits de la minoterie. Tonnage issu du chemin.	Autres produits de la minoterie. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres produits de la minoterie. Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	63,838	1,076	64,914	610	516	1,126	1,462	1,567	3,029
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	1,959	.....	1,959	476	.....	476	26	.....	26
3	Atlantic, Quebec and Western	8	371	379	150	911	1,061	7	17	24
4	Algoma Eastern	69	.....	69	48	.....	48	82	.....	82
5	Baie de Quinté	1,714	25	1,739	428	5,246	5,674	153	216	369
6	Bedlington et Nelson	.....	.....	.....	.....	30	30	.....	.....	.....
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	46,386	1,672	48,058	469	.....	469	181	.....	181
8	Yukon britannique	1,368	.....	1,368	247	.....	247	59	.....	59
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	561	2,805	3,366	1,124	2,280	3,404	1,233	1,187	2,420
10	Canada Méridional	31,209	734,406	765,615	24,537	194,456	218,993	12,549	208,150	220,699
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	18,086	112,573	130,659	44,013	151,599	195,612	18,245	35,649	53,894
12	" " (Ile du P.-E.)	13,825	174	13,999	2,391	1,135	3,526	1,843	243	2,085
13	Canadian Northern	1,451,848	99,085	1,550,933	88,596	4,557	93,153	43,436	11,421	54,857
14	" " Ontario	5,700	3,247	8,947	1,029	832	1,861	1,983	2,214	4,197
15	" " Québec	6,199	700	6,899	2,101	17,110	19,211	381	1,371	1,752
16	Pacifique-Canadien	3,975,587	258,269	4,233,856	832,645	13,339	845,984	426,988	9,772	436,760
17	Cap-Breton	.....	.....	.....	5	472	477	.....	.....	.....
18	Caraquet	150	.....	150	50	1,820	1,870	200	.....	200
19	Central Ontario	5,495	4,881	10,376	23	3,282	3,305	151	2,882	3,033
20	Crow's Nest Southern	228	373	601	32	127	159	51	27	78
21	Cumberland Railway and Coal Co.	.....	720	720	.....	3,680	3,680	120	428	548
22	Dominion Atlantic	2,203	3,468	5,671	.....	.....	.....	8,629	21,590	30,219
23	Eastern British Columbia	.....	92	92	.....	34	34	.....	131	131
24	Elgin et Havelock	.....	200	200	5	595	600	5	750	755
25	Essex Terminal	.....	600	600	.....	150	150	.....	.....	.....
26	Grand-Tronc	1,594,883	111,142	1,706,025	513,012	30,992	544,004	264,339	12,077	276,416
27	" (Canada Atlantique)	73,254	21,151	94,405	5,441	16,947	22,388	4,981	13,909	18,890
28	Halifax et Sud-Ouest	2,619	1,003	3,622	6,584	4,556	11,140	10,607	6,077	16,684
29	Hereford	1,884	725	2,609	621	346	967	321	21	342
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Inverness Railway and Coal Co.	19	333	352	76	2,199	2,275	43	648	691
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	.....	31	31	.....	181	181	.....	363	363
33	Kent Northern	.....	.....	.....	5	918	923	.....	.....	.....
34	Vallée Kettle	52	.....	25	.....	10	10	20	.....	20

35	Kingston et Pembroke	6,921	4,469	11,390	1,646	2,976	4,622	686	1,854	2,540
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic	28	138	166	26	598	624		13	13
38	London et Port Stanley	2,486	6,699	9,185	215	1,652	1,867	105	789	894
39	Maine Central	395		395	203		203	468		468
40	Manitoba Great Northern	57,747	77,978	135,725	192	63	255	664	70	734
41	Maritime Coal Railway and Power Co	136	131	267	56	76	132	247	216	463
42	Vallée Massawippi	672	28,432	29,104	267	4,622	4,889	610	5,270	5,880
43	Moncton et Bouctouche									
44	Montréal et Atlantique	960	143,504	144,464	1,405	114,165	115,570	638	68,638	69,276
45	Montréal, Ligne Provinciale	515	2,789	3,304	279	1,815	2,094	259	1,786	2,045
46	Montréal et jonction Vermont	13	82,393	82,466	20	5,197	5,217	20	40,940	40,960
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co. de Manitoba				20		20	61		61
49	Jonction Napierville	161	345	506		579	579		80	80
50	Nelson et Fort Sheppard	177	99	276	157	20	177	224		224
51	New Brunswick Coal and Railway Co		553	553		583	583			
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince Ed		610	610		415	415		408	408
53	New Westminster Southern	352		352	14		14	706		706
54	Rive Nord							500		500
55	Ottawa et New-York	1,100	598	1,698	123	2,011	2,134	88	1,564	1,652
56	Père Marquette	244,164	8,463	252,627	51,639	2,124	53,763	36,247	998	37,245
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co					20	20		134	134
58	Québec Central		6,933	6,933		15,684	15,684			
59	Québec et Lac Saint-Jean	215	2,780	2,995	714	5,787	6,501	127	1,614	1,741
60	Québec, Montréal et Méridional	309	1,719	2,028	85	6,784	6,869		288	288
61	Québec Oriental	67	82	149	75	2,419	2,494			
62	Quebec Railway, Light and Power Co	3,809	216	4,025	538	255	793	846	42	888
63	Red Mountain	132		132	191	51	242	66		66
64	Rutland et Noyan		789	789					90	90
65	Salisbury et Albert	105	273	378	36	702	738			
66	Schomberg et Aurora	3,284		3,284		103	103			
67	Stanstead, Shefford et Chambly	154	93,826	93,980	109	7,386	7,495	76	47,270	47,346
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	904	1,403	2,307	1,487	582	2,069	1,707	817	2,524
70	St-Martin		200	200		300	300			
71	Sydney et Louisbourg	42	480	522		3,120	3,120	120	420	530
72	Témiscouata	264	687	951	359	1,740	2,099	84	105	189
73	Témiskaming et Oatario Nord	1,295	5,399	6,694	1,606	4,817	6,423	304	1,752	2,056
74	Mille-Iles	62	29	91	46	1,158	1,204	20	48	68
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	6,268	120,474	126,742	3,888	43,958	47,846	3,100	5,408	8,508
76	Vancouver, Victoria et Oriental	10,632	119	10,751	2,485	116	2,601	3,078	52	3,130
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	255	491	746	272	65	337	1,019	155	1,174
78	Victoria et Sidney, Colombie-Britannique	193	573	766		398	398	48	1,348	1,396
79	Wabash (en Canada)	145,584		145,584	19,951		19,951	24,297		24,297
80	Wellington Colliery Railway Co		357	357		124	124		246	246
81	York et Carleton									
	Total final	7,788,518	1,953,153	9,741,671	1,612,822	690,785	2,303,607	874,499	513,125	1,387,624

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Suite.*								
		FOIN.			TABAC.			COTON.		
		Tonnage issu du cnemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	160	254	414	18	7	25		1	1
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	2,226		2,226						
3	Atlantic, Quebec and Western		19	19		17	17			
4	Algoma Eastern	237		237						
5	Baie de Quinté	3,334		3,334						
6	Bedlington et Nelson	200		200						
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson									
8	Yukon Britannique	1,114		1,114	17		17			
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	171	17	188	2	8	10			
10	Canada Méridional	8,442	48,237	56,679	2,807	6,619	9,426		41,584	41,584
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	91,844	10,642	102,486	425	506	931	2,068	2,683	4,751
12	" " (Ile du Prince-Edouard	6,337		6,337	103	42	145	19	52	71
13	Canadian Northern	21,276	12,361	33,637						
14	" " Ontario	3,203	726	3,929						
15	" " Québec	43,613	1,038	44,651	1,802	607	2,409			
16	Pacifique Canadien	561,603	35,560	597,163	35,529	3,778	39,307	16,681	8,915	25,596
17	Cap-Breton		284	284						
18	Caraquet		810	810		35	35			
19	Central Ontario	311	1,606	1,917	61	123	184		424	424
20	Crow's Nest Southern	628	311	939						
21	Cumberland Railway and Coal Co.	68	290	358		2	2			
22	Dominion Atlantic	3,935	1,487	5,422	22	98	120	1,272	27	1,299
23	Eastern British Columbia									
24	Elgin et Havelock	200	100	300		5	5			
25	Essex Terminal		164	164						
26	Grand-Tronc	169,607	96,753	266,360	7,363	1,290	8,653	15,677	3,868	19,545
27	" (Canada Atlantique)	84,374	8,628	93,002		786	786	3,126	4,969	8,095
28	Halifax et Sud-Ouest	5,275	3,817	9,092						
29	Hereford	1,717	1	1,718	2	5	7			
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway and Coal Co.	105	879	984		3	3			
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		36	36						
33	Kent Northern	60		60		10	10		10	10
34	Vallée Kettle	155		155						

35	Kingston et Pembroke	1,405	120	1,525	165	10	175	80	696	776
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic	1,546		1,546		1	1			
38	London et Port Stanley	269	1,126	1,395	106	5	111			
39	Maine Central	554		554						
40	Manitoba Great Northern				13	15	28			
41	Maritime Coal Railway and Power Co	15	830	845		6	6			
42	Vallée Massawippi	2,116	5,262	7,378		43	43			
43	Moncton et Bouctouche									
44	Montréal et Atlantique	58,532	33,802	92,334	795	1,184	1,979	2,268	11,988	14,256
45	Montréal et Ligne Provinciale	18,344	2,092	20,436						
46	Montréal et Jonction Vermont	14,848	124,852	139,700						
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co. de Manitoba									
49	Jonction Napierville	16,511	736	17,247		25	25		70	70
50	Nelson et Fort Sheppard	3,297		3,297						
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-Edouard	4,200		4,200						
53	New Westminster Southern	1,540		1,540	12		12			
54	Rive-Nord									
55	Ottawa et New-York	11,468	10,289	21,757	1	1	2	646	1,242	1,888
56	Père Marquette	62,457	1,275	63,732	2,454	13	2,467	2.142	5	2,147
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co	412		412						
58	Québec Central									
59	Québec et Lac St-Jean	4,750	543	5,293	334	31	365			
60	Québec, Montréal et Sud	78,045	4,538	82,583	14		14		40	40
61	Québec Oriental	212		212						
62	Quebec Railway, Light and Power Co	263	189	452	11	4	15		4,812	4,812
63	Red Mountain	660		660						
64	Rutland et Noyan	924	49,489	50,413						
65	Salisbury et Albert	1,071		1,071						
66	Schomberg et Aurora	99		99						
67	Stanstead, Shefford et Chambly	6,095	144,805	150,900						
68	Tunnel St-Clair									
69	St.-Laurent et Adirondack	17,350	135,839	153,189	34	48	82	3,795	301	4,096
70	St.-Martin		100	100						
71	Sydney et Louisbourg	120	4,320	4,440		12	12			
72	Témiscouata	279	52	331	38	30	68		5	5
73	Témiskaming et Ontario-Nord	6,781	1,852	8,633						
74	Mille-Iles	1,944	10	1,954						
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,526	19,979	21,505	117	591	708		1,815	1,815
76	Vancouver, Victoria and Eastern	18,903	20	18,923	68		68	303		303
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	566	527	1,093						
78	Victoria et Sidney, C.-B	471	622	1,093						
79	Wabash (en Canada)	13,391		13,391	464		464	3,693		3,693
80	Wellington Colliery Railway Co									
81	York et Carleton	1,604	751	2,355						
	Total final	1,362,763	768,040	2,130,803	52,777	15,960	68,737	51,770	83,507	135,277

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Suite.* — Fruits et légumes. — Tonnage issu du chemin.	Fruits et légumes. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Fruits et légumes. — Total du tonnage.	Autres produits agricoles. — Tonnage issu du chemin.	Autres produits agricoles. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres produits agricoles. — Total du tonnage.	Bétail. — Tonnage issu du chemin.	Bétail. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Bétail. — Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	1,023	1,995	3,018				7,200	53	7,253
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	775		775				994		994
3	Atlantic, Quebec and Western	9	38	47	17	29	46	176	41	217
4	Algoma Eastern	60		60				7		7
5	Baie de Quinté	905	160	1,065				3,223	48	3,271
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	1,895		1,895	22		22	176		176
8	Yukon britannique	654		654				2,795		2,795
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	165	176	341		4	4	2,179	23	2,202
10	Canada Méridional	8,212	91,931	100,143	26,961	96,395	123,356	22,524	199,108	221,632
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	40,246	40,336	80,582	4,948	8,502	13,450	18,531	4,208	22,739
12	" " (Ile du P.-E.)	14,059	170	14,229				3,406	17	3,423
13	Canadian Northern	18,812	18,227	37,039				65,719	8,086	73,805
14	" " Ontario	3,686	977	4,663				5,441	1,391	6,832
15	" " Québec	214	1,877	2,091				385	1,541	1,926
16	Pacifique-Canadien	328,058	52,400	380,458	56,950	16,554	67,504	370,747	56,785	427,532
17	Cap-Breton				383		383	39	4	43
18	Caraquet	50	60	110	1,800	210	2,010	35		35
19	Central Ontario	10,170	1,686	11,856	5,124	44	5,168	4,013	147	4,160
20	Crow's Nest Southern	1,133	11	1,144	74		74	20		20
21	Cumberland Railway and Coal Co	142	560	702	18	191	209	12	32	44
22	Dominion Atlantique	107,139	301	107,440				2,107	217	2,324
23	Eastern British Columbia		71	71					20	20
24	Elgin et Havelock		10	10	800	2	802	80		80
25	Essex Terminal		18	18				143	635	778
26	Grand-Tronc	191,889	19,077	210,966	66,868	16,653	83,521	384,631	38,202	422,833
27	" " (Canada Atlantiqus)	510	15,027	15,537	10,188	3,609	13,797	8,631	4,660	13,291
28	Halifax et Southwestern	5,846	390	6,236	333		333	392	24	416
29	Hereford	259	14	273	102	1	103	230		230
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway and Coal Co	22	152	174				342	36	378
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		14	14				120	28	148
33	Kent Northern				604		604	30	5	35
34	Vallée Kettle	28		28						

35	Kingston et Pembroke	231	103	334				1,524	522	2,046
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic	24	64	88					7	7
38	London et Port-Stanley	702	1,365	2,067		593	593	50	3,217	3,267
39	Maine Central	1,507		1,507						
40	Manitoba Great Northern	971	627	1,598	275	135	410	734		734
41	Maritime Coal Railway and Power Co	43	102	145				34	6	40
42	Vallée Massawippi	591	30	621				420	796	1,216
43	Moncton et Bouctouche				4,156	113	4,269			
44	Montréal et Atlantique	3,256	9,158	12,414	1,194	5,945	7,139	4,671	1,087	5,758
45	Montréal et Ligne Provinciale	196		196	163	6,963	7,126	150	968	1,118
46	Montréal et jonction Vermont	20	3,694	3,714		3,321	3,321	224	6,190	6,414
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co. de Manitoba	423		423	39		39			
49	Jonction Napierville	39	2,191	2,230				890		890
50	Nelson et Fort Sheppard	512	16	528				144		144
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed							105		105
53	New Westminster Southern	438		438	10		10	30		30
54	Rive-Nord									
55	Ottawa et New-York	361	679	1,040	403	87	490	1,948	37	1,985
56	Père Marquette	38,564	13,549	52,113	8,723	54	8,777	26,528	1,105	27,633
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		17	17						
58	Québec Central				5,208	384	5,592	5,029		5,029
59	Québec et Lac Saint-Jean	1,267	776	2,043	172	234	406	1,593	822	2,415
60	Québec, Montréal et Sud	105	1,090	1,195				2,690	54	2,744
61	Québec Oriental				1,189	355	1,544	41	15	56
62	Quebec Railway, Light and Power Co	335	1	336	97		97	313	29	342
63	Red Mountain	163		163				68		68
64	Rutland et Noyan		198	198					10	10
65	Salisbury et Albert							215		215
66	Schomberg et Aurora	225		225	174		174	1,112		1,112
67	Stanstead, Shefford et Chambly		3,745	3,745	600	5,607	6,207	288	7,192	7,480
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	2,187	3,171	5,358	772	631	1,403	711	266	977
70	St-Martin				72		72			
71	Sydney et Louisbourg	160	416	576	128	720	848	10	2,160	2,170
72	Témiscouata	714	137	851				323	156	479
73	Témiskaming et Ontario Nord	2,123	5,289	7,412	30		30	2,092	3,326	5,418
74	Mille Iles		232	232				1,052	171	1,223
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	4,092	5,391	9,483	1,510	25,174	26,684	1,640	4,688	6,328
76	Vancouver, Victoria and Eastern	10,339	49	10,388	1,568	9	1,577	4,194	10	4,204
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	22	368	390		107	107	17	10	27
78	Victoria et Sidney, C.-B.	230	160	390	95	12	107	16	31	47
79	Wabash (en Canada)	30,849		30,849	9,736		9,736	33,786		33,786
80	Wellington Colliery Railway Co		136	136					26	26
81	York et Carleton									
	Total final	836,650	298,432	1,135,082	205,506	192,638	398,144	996,970	348,212	1,345,182

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX. Viandes préparées. Tonnage issu du chemin.	Viandes préparées. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Viandes préparées. Total du tonnage.	Autres produits provenant des marchands de provisions. Tonnage issu du chemin.	Autres produits provenant des marchands de provisions. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres produits provenant des marchands de provisions. Total du tonnage.	Volailles, gibier et poisson. Tonnage issu du chemin.	Volailles, gibier et poisson. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Volailles, gibier et poisson. Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	85	23	108	52	40	92	31	40	71
2	Algoma Central et Baie d'Hudson	322	....	322	143	....	143	14	....	14
3	Atlantique, Québec et Occidental	10	89	99	....	15	15	2,719	10	2,729
4	Algoma Eastern	10	....	10	....	....	....	....	....	....
5	Baie de Quinté	256	4	260	....	....	....	2	1	3
6	Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	21	....	21	....	....	....	....	....	....
8	Yukon britannique	23	....	23	173	....	173	11	....	11
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	9	46	55	3	24	27	29	5	34
10	Canada Méridional	3,142	135,704	138,846	15,736	52,977	68,715	2,127	19,439	21,566
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	6,000	6,247	12,247	9,926	44,340	54,266	18,197	16,299	34,496
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	2,924	4	2,928	2,731	66	2,797	3,378	127	3.505
13	Canadian Northern	4,310	629	4,939	6,381	10,066	16,447	2,103	430	2,533
14	" " Ontario	487	20	507	1,260	215	1,475	59	126	185
15	" " Québec	....	....	....	....	1,420	1,420	1,425	3,424	4,849
16	Pacifique Canadien	159,251	1,793	161,044	60,357	15,951	76,308	43,769	15,059	58,828
17	Cap-Breton	....	....	....	....	....	....	58	....	58
18	Caraquet	....	....	....	....	....	....	2,100	100	2,200
19	Central Ontario	97	....	97	87	13	100	75	7	82
20	Crow's Nest Southern	28	....	28	112	....	112	....	....	....
21	Cumberland Railway and Coal Co	14	260	274	....	82	82	3	52	55
22	Dominion Atlantic	669	52	721	749	363	1,112	6,242	1,617	7,859
23	Colombie-Britannique Orientale	....	....	....	....	....	....	....	....	....
24	Elgin et Havelock	125	....	125	....	20	20	25	25	50
25	Essex Terminal	....	....	....	....	....	....	....	....	....
26	Grand-Tronc	150,801	1,349	152,150	70,107	1,656	71,763	8,369	3,569	11,938
27	" " (Canada Atlantique)	254	2,563	2,817	658	4,850	5,508	121	3,970	4,091
28	Halifax et Sud-Ouest	....	....	....	243	104	347	7,636	24	7,660
29	Hereford	63	16	79	4	2	6	27	5	32
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)			....	....	....	....	....	....	....
31	Inverness Railway and Coal Co	15	11	26	28	26	54	853	256	1,109
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	37	37	....	....	....	4	....	4
33	Kent Northern	....	7	7	....	20	20	650	5	655
34	Vallée Kettle	....	....	....	....	....	....	....	....	....

35	Kingston et Pembroke	176	34	210	85	40	125	25	1	26
36	Klondike-Mines									
37	Lotbinière et Mégantic		9	9				9		9
38	London et Port Stanley				1	120	121	57		57
39	Maine Central									
40	Manitoba Great Northern	39		39	110		110	118		118
41	Maritime Coal Railway and Power Co	1	26	27	1	63	64		17	17
42	Vallée Massawippi	241	2,090	2,331	198	329	527	29	131	160
43	Moncton et Bouctouche									
44	Montréal et Atlantique	8	65,183	65,191	237	7,406	7,643	6,507	4,325	10,832
45	Montréal et Province, Ligne de					26	26		10	10
46	Montréal et Jonction Vermont					7,943	7,943		1,507	1,507
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co., de Manitoba	140		140	15		15			
49	Jonction-Napierville							9		9
50	Nelson et Fort Sheppard	78		78	28		28			
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E.				831		831			
53	New Westminster Southern									
54	North Shore									
55	Ottawa et New-York	2	2	4	51	43	94	25	34	59
56	Père Marquette	9,621		9,621	42,886	26	42,912	2,572		2,572
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58	Quebec Central									
59	Québec et Lac St-Jean	164	440	604				2,538		2,538
60	Québec, Montréal et Sud	85		85				12		12
61	Québec Oriental	312	101	413				297	2,049	2,346
62	Quebec Railway, Light and Power Co	175	16	191	470	40	510	25		25
63	Red Mountain									
64	Rutland et Noyan									
65	Salisbury et Albert									
66	Schomberg et Aurora		73	73						
67	Stanstead, Shefford et Chambly					78	78	10	1,326	1,336
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Lawrence et Adirondack	563	52	615	566	299	865	638	4,765	5,403
70	St. Martins									
71	Sydney et Louisburg	128	4,270	4,398	20	327	347	240	62	302
72	Témiscouata	67	163	230	104	22	126	34	23	57
73	Témiskaming et Northern Ontario	258	2,477	2,735		152	152		60	60
74	Mille-Iles	10		10						
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2	1	3	4,597	783	5,380		1,288	1,288
76	Vancouver, Victoria and Eastern	4,021		4,021	140		140	3,687		3,687
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	59	230	289	19	71	90	5	103	108
78	Victoria et Sidney, C.-B.	33	256	289	3	87	90	5	103	108
79	Wabash (en Canada)	21,856		21,856	22,829		22,829	7,022		7,022
80	Wellington Colliery Railway Co									
81	York et Carleton							116	20	136
	Total final	366,955	224,277	591,232	241,941	150,105	392,046	124,007	80,414	204,421

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX—*Suite.*								
		LAINE			CUIR ET PEAUX.			AUTRES PRODUITS D'ANIMAUX.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	150	4	154	53	16	69			
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson									
3	Atlantique, Québec et Occidental	5	4	9	29	10	39	17	29	46
4	Algoma Oriental									
5	Baie de Quinté				1	1	2			
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson				179		179	154		154
8	Yukon Britannique							387		387
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest				55		55	3,637		3,637
10	Canada Southern	62	11,779	11,841	1,611	21,236	22,847	7,528	67,588	75,116
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	617	2,331	2,948	4,644	2,784	7,428	6,615	6,045	12,660
12	" " " (Ile du P.-E.)	54		54	608	14	622			
13	Canadian Northern				2,391	198	2,589			
14	" " Ontario				433	220	653			
15	" " Québec				214	612	826			
16	Pacifique-Canadien	3,248	3,684	6,932	46,545	18,578	65,123	106,719	19,251	125,970
17	Cap-Breton	3		3	14		14		57	57
18	Caraquet				25	20	45		55	55
19	Central Ontario				111		111	583		583
20	Crow's Nest Southern							100		100
21	Cumberland Railway and Coal Co.				12	18	30	2		2
22	Dominion Atlantique				723	59	782	1,645	2,398	4,043
23	Colombie-Britannique Oriental									
24	Elgin et Havelock	5		5	10	1	11	25		25
25	Essex Terminal									
26	Grand-Tronc	5,377	751	6,128	51,595	5,570	57,165	59,694	8,618	68,312
27	" " (Canada-Atlantique)	14	170	184	1,074	8,341	9,415	3,365	533	3,898
28	Halifax et Sud-Ouest				124	19	143			
29	Hereford	4		4	7	1	8	239		239
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway and Coal Co.	31	2	33	129	1	130			
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	4		4	2		2	28		28
33	Kent Northern									
34	Vallée Kettle									

35 Kingston et Pembroke	114	95	209	257	1,018	1,275			
36 Klondike Mines									
37 Lotbinière et Mégantic	238		238	82		82	69	42	111
38 London et Port Stanley				2	756	758	1	798	799
39 Maine Central									
40 Manitoba Great Northern				131	79	210	597	34	631
41 Maritime Coal Railway and Power Co	1		1	4	1	5			
42 Vallée Massawippi	12	3	15	364	282	646	21	36	57
43 Moncton et Bouctouche									
44 Montréal et Atlantique	191	615	806	7,300	11,651	18,951	2,701	4,389	7,090
45 Montréal et Province, Ligne de	10	78	88		444	444	72	967	1,039
46 Montréal et Jonction Vermont		160	160	6	2,424	2,430	42	7,916	7,958
47 Morrissey, Fernie et Michel									
48 Midland Railway Co., de Manitoba				55		55	169		169
49 Jonction Napierville					42	42			
50 Nelson et Fort Sheppard							159		159
51 New Brunswick Coal and Railway Co									
52 Nouveau-Brunswick et Ile P.-E.					76	76			
53 New Westminster Southern									
54 North Shore									
55 Ottawa et New-York	51	1	52	25	46	71	2,029	644	2,673
56 Père Marquette	2,401	60	2,461	21,035	429	21,464	9,621	21	9,642
57 Phillipsburg Railway and Quarry Co									
58 Québec Central									
59 Québec et Lac St-Jean				791	116	907			
60 Québec, Montréal et Sud					60	60			
61 Québec Oriental				31	5	36	33		33
62 Quebec Railway, Light and Power Co	2		2	70	20	90	206		206
63 Red Mountain							36		36
64 Rutland et Noyan					8	8			
65 Salisbury et Albert									
66 Schomberg et Aurora									
67 Stanstead, Shefford et Chambly		478	478	325	1,125	1,450	171	9,767	9,938
68 Tunnel St-Clair									
69 St.-Laurent et Adirondack	50	18	68	475	659	1,134	2,879	293	3,172
70 St. Martins									
71 Sydney et Louisburg				12	15	27		4	4
72 Témiscouata	4	1	5	65	15	80			
73 Témiskaming et Ontario-Nord									
74 Mille-Iles									
75 Toronto, Hamilton et Buffalo	14	79	93	300	950	1,250	1,433	8,425	9,858
76 Vancouver, Victoria et Orientale	39	35	74	495		495	5,197	250	5,447
77 Victoria Terminal Railway and Ferry Co	76		76	3	27	30		1,023	1,023
78 Victoria et Sidney, C.-B.		76	76	115	25	140	887	26	913
79 Wabash (en Canada)	1,119		1,119	7,241		7,241	8,064		8,064
80 Wellington Colliery Railway Co									
81 York et Carleton									
Total final	13,896	20,424	34,320	149,773	77,972	227,745	225,125	139,209	364,334

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES.								
		HOUILLE ANTHRACITE.			HOUILLE BITUMINEUSE.			COKE.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	.....	977	977	17,392	40,544	57,936	.....	75	75
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	1,543	.....	1,543	16,936	.....	16,936	.....	.....	.....
3	Atlantique, Québec et Occidental	.....	25	25	.....	1,417	1,417	.....	.....	.....
4	Algoma Eastern	8	.....	8	2,011	.....	2,011	149	.....	149
5	Baie de Quinté	1,316	2,006	3,322	.....	39,465	39,465	166	5,467	5,633
6	Bedlington et Nelson	.....	.....	.....	279	.....	279	.....	.....	.....
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	7,038	.....	7,038	12,304	138	12,442	.....	.....	.....
8	Yukon Britannique	.....	.....	.....	175	.....	175	.....	.....	.....
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	10	1,404	1,414	57	643	700	.....	39	39
10	Canada Southern	.....	1,216,107	1,216,107	.....	597,577	597,577	8,343	265,357	273,700
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	12,195	44,121	56,316	725,601	441,387	1,166,988	5,262	5,293	10,555
12	" " (Ile du P.-E.)	665	.....	665	12,575	.....	12,575	.....	.....	.....
13	Canada Northern	77,891	114,822	192,713	419,437	189,455	608,892	1,224	1,974	3,198
14	" Ontario	133	9,617	9,750	150	19,252	19,402	3,395	78	3,423
15	" Québec	.....	14,325	14,325	.....	43,530	43,530	.....	.....	.....
16	Pacifique-Canadien	172,375	795,309	967,684	1,035,081	1,037,482	2,072,563	162,302	127,563	289,865
17	Cap-Breton	.....	.....	.....	.....	936	936	.....	.....	.....
18	Caraquet	.....	250	250	.....	2,410	2,410	.....	.....	.....
19	Central Ontario	1,227	6,056	7,283	5,051	30,683	36,534	1,468	2,694	4,162
20	Crow's Nest Southern	11,474	8,507	19,981	84,648	.....	84,648	.....	.....	.....
21	Cumberland Railway and Coal Co.	.....	.....	.....	336,636	.....	336,636	.....	.....	.....
22	Dominion Atlantique	.....	.....	.....	1,705	30,149	31,854	.....	.....	.....
23	Colombie-Britannique Oriental	.....	.....	.....	117,002	.....	117,002	.....	.....	.....
24	Elgin et Havelock	.....	.....	.....	.....	130	130	.....	.....	.....
25	Essex Terminal	.....	300	300	.....	9,483	9,483	.....	.....	.....
26	Grand-Tronc	1,868,555	6,615	1,875,170	2,142,019	156,096	2,298,115	211,896	2,424	214,320
27	" (Canada-Atlantique)	150	171,994	172,144	164	142,323	142,487	93	1,163	1,256
28	Halifax et Sud-Ouest	.....	.....	.....	6,537	4,784	11,321	.....	.....	.....
29	Hereford	.....	8	8	9	35	44	.....	.....	.....
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Inverness Railway and Coal Co.	.....	27	27	284,730	208	284,938	.....	.....	.....
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	.....	.....	.....	.....	10	10	.....	.....	.....
33	Kent Northern	.....	.....	.....	.....	1,200	1,200	.....	.....	.....
34	Vallée Kettle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

35	Kingston et Pembroke	480	17	497	559	719	1,278		15	1
36	Klondike Mines				130		130			
37	Lotbinière et Mégantic					27	27			
38	London et Port Stanley		25,629	25,629		374,104	374,104		1,825	1,825
39	Maine Central				44,967		44,967			
40	Manitoba Great Northern	4,023		4,023	16,577		16,577	115		115
41	Manitoba Coal Railway and Power Co				193,154	1	193,155			
42	Vallée Massawippi		10,707	10,707		2,400	2,400		1,717	1,717
43	Moncton et Bouctouche					1,667	1,667			
44	Montréal et Atlantique	459	8,300	8,759	87	6,429	6,516	31	350	381
45	Montréal et ligne provinciale		15,804	15,804		4,692	4,692			
46	Montréal et jonction Vermont		4,872	4,872		9,576	9,576			
47	Morrissey, Fernie et Michel				368,599		368,599			
48	Midland Railway Co. of Manitoba				801		801	21		21
49	Jonction Napierville		131,607	131,607		10,904	10,904		713	713
50	Nelson et Fort Sheppard				4,180		4,180			
51	New Brunswick Coal and Railway Co				43,986		43,986			
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed					3,114	3,114		300	300
53	New Westminster Southern				405		405			
54	Rive Nord				3,316		3,316			
55	Ottawa et New-York	34,711	33	34,744	33,582	123	33,705	834	28	862
56	Père Marquette	450,327		450,327		201,790	201,790	3,119		3,119
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		2,560	2,560		5,053	5,053			
58	Québec Central		3,600	3,600		9,400	9,400			
59	Québec et Lac Saint-Jean		23,224	23,224		15,592	15,592			
60	Québec, Montréal et Méridional	46	24,560	24,606	73	2,189	2,262		152	152
61	Québec Oriental	5		5	20	5,224	5,244			
62	Quebec Railway, Light and Power Co	908	44	952	7,061		7,061	3		3
63	Red Mountain				3,707		3,707			
64	Rutland et Noyan		4,189	4,189		751	751			
65	Salisbury et Albert		25	25		1,488	1,488			
66	Schomburg et Aurora		1,153	1,153						
67	Stanstead, Shefford et Chambly		743	743		2,720	2,720			
68	Tunnel St-Clair									
69	Saint-Laurent et Adirondack	212,915	99	213,014	137,560	462	138,022	32,763	15	32,778
70	St-Martin					180	180			
71	Sydney et Louisburg				4,068,930		4,068,930	720		720
72	Témiscouata	18	990	1,008	3,792	1,538	5,330			
73	Témiskaming et Ontario-Nord	3,928	18,051	21,972	24,489	71,325	95,814	47	295	342
74	Mille-Iles	40	409	449		1,630	1,630	22	157	179
75	Toronto, Hamilton et Buffalo		369,113	369,113		460,395	460,395		252,193	252,193
76	Vancouver, Victoria et Oriental	35		35	28,427		28,427	60,782		60,782
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co				48	105	153			
78	Victoria et Sidney, C.-B					153	153			
79	Wabash (en Canada)	37,799		37,799	327,292		327,292	4,282		4,282
89	Wellington Colliery Railway Co				500,006		500,006			
81	York et Carleton				11,125	51	11,176			
	Total final	2,900,267	3,038,199	5,938,466	11,044,172	3,983,139	15,027,311	497,037	669,837	1,166,874

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES.								
		MINÉRAL.			PIERRE, SABLE ET AUTRES SUBSTANCES SEMBLABLES.			AUTRES PRODUITS DES MINES.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co									
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	179,302		179,302	101,519		101,519			
3	Atlantique, Québec et Occidental									
4	Algoma Oriental	457,037		457,037	17,177		17,177			
5	Baie de Quinté	255	104	359	6,901	24	6,925			
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson				12		12			
8	Yukon britannique	8,884		8,884	14		14			
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest				228	99	327			
10	Canada Méridional		25,881	25,881	145,162	122,589	267,751	94,539	72,173	166,712
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	19,010	25,931	44,941	180,697	9,101	189,798	23,912	17,269	41,181
12	" " (Ile du Prince-Edouard)				2,969	81	3,050			
13	Canada Northern	17,281	88	17,369	569,309	24,316	593.625			
14	" Ontario	144,731	20	144,751	17,432	3,432	20,864	114	672	786
15	" Québec	703		703	40,402	5,840	46,242	7,164	16,324	23,488
16	Pacifique-Canadien	973,073	277,939	1,251,012	2,040,821	196,888	2,237,709	282,643	43,459	326,102
17	Cap-Breton									
18	Caraquet				1,250		1,250			
19	Central Ontario	3,431	2,210	5,641	180	807	987	1,163	780	1,943
20	Crow's Nest Southern				84		84			
21	Cumberland Railway and Coal Co				48	91	139			
22	Dominion Atlantic				28,337	2,456	30,793	63	802	865
23	Colombie-Britannique Orientale									
24	Elgin et Havelock					20	20			
25	Essex Terminal				217	2,220	2,437	2,009	11,566	13,635
26	Grand-Tronc	353,619	37,386	391,005	1,105,819	45,809	1,151,628	125,100	11,721	136,821
27	" (Canada-Atlantique)	482	1,701	2,183	959	35,029	35.988	3,979	18,817	22,796
28	Halifax et Sud-Ouest	7,660	29	7,689	136	21	157	330	129	459
29	Hereford				31	5	36	52	21	73
30	International du N.-Brunswick (archives dé	truites par le	feu)							
31	Inverness Railway and Coal Co				11	122	133	236		236
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		2,325	2,325						
33	Kent Northern				1,331		1,331			
34	Vallée Kettle	145		145	129		129			

35	Kingston et Pembroke	17,913	151	18,064	3,116	232	3,348			
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic	5	6	11	7		7			
38	London et Port Stanley		101	101	50	6,839	6,889	99	2,936	3,035
39	Main Central (ci-dev. Washington County)				3,960		3,960	3,725		3,725
40	Manitoba Great Northern				2,409		2,409	16		16
41	Manitoba Coal Railway and Power Co				1	90	91			
42	Vallée Massawippi	29,258	19,677	48,935	33,774	19,218	52,992		1,500	1,500
43	Moncton et Bouctouche				2,473		2,473			
44	Montréal et Atlantique	658	318	976	39,708	2,446	42,154	3,055	5,756	8,811
45	Montréal et Ligne Provinciale	7		7	116		116	53	1,436	1,489
46	Montréal et jonction Vermont		10	10		1,501	1,501		16,760	16,750
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co., du Manitoba				1,663		1,663	313		313
49	Junction Napierville					3,219	3,219			
50	Nelson et Fort Sheppard	4,396		4,396	48		48	68		68
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile P.-Edouard				3,940		3,940			
53	New Westminster Southern				120		120			
54	Rive-Nord									
55	Ottawa et New-York	4		4	10,556	147	10,703	196	550	755
56	Père Marquette	6,192		6,192	44,198	5,629	49,828	14,710	1,381	16,091
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co				4,074	1,442	5,516		15	15
58	Québec Central	24,948		24,948	1,135		1,135	88,148		88,148
59	Québec et Lac St-Jean				1,128	2,741	3,869			
60	Québec, Montréal et Sud				4,296	4,848	9,144			
61	Québec Oriental									
62	Quebec Railway, Light and Power Co	14	20	34	79,717	233	79,950			
63	Red Mountain	4,880		4,880						
64	Rutland et Noyan					7,137	7,137			
65	Salisbury et Albert	39	21	60	2,160		2,160	4,038		4,038
66	Schomburg et Aurora									
67	Stanstead, Shefford et Chambly							144	17,906	18,050
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	74	194	268	2,406	3,063	5,469	479	1,032	1,511
70	St-Martins				200		200			
71	Sydney et Louisburg				14,400	7,200	21,600		82	82
72	Témiscouata				4	2	6			
73	Témiskaming et Northern Ontario	43,762		43,762	1,085	724	1,809		3,293	3,293
74	Mille-Iles				1,654	1,931	3,585			
75	Toronto, Hamilton et Buffalo		7,074	7,074	43,464	37,413	80,877	3,289	17,901	21,190
76	Vancouver, Victoria et Oriental	487,719		487,719	11,092	69	11,161	2,920	82	3,002
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co					241	241			
78	Victoria et Sidney, C.-B				175	66	241			
79	Wabash (en Canada)	3,802		3,802	57,078		57,078	30,926		30,926
80	Wellington Colliery Railway Co									
81	York et Carleton									
	Total final	2,789,284	401,186	3,190,470	4,631,382	555,331	5,186,763	693,543	264,372	957,915

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES FORÊTS. Bois de construction. Tonnage issu du chemin.	Bois de construction. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Bois de construction. Total du tonnage.	Autres produits de la forêt. Tonnage issu du chemin.	Autres produits de la forêt. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres produits de la forêt. Total du tonnage.	MANUFACTURES. Pétrole et autres huiles. Tonnage issu du chemin.	Pétrole et autres huiles. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Pétrole et autres huiles. Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	34	12,240	12,274	63	471	534	184	1,769	1,953
2	Algoma Central et Baie-Hudson	24,749	.....	24,749	88,568	.....	88,568	76	.....	76
3	Atlantique, Québec et Occidental	2,997	964	3,961	.....	.....	.....	10	96	106
4	Algoma Oriental	2,970	.....	2,970	22,743	.....	22,742	8	.....	8
5	Baie de Quinté	7,788	13,534	21,322	1,764	27,502	29,266	181	295	476
6	Bedlington et Nelson	2.618	.....	2,618	146	.....	146	.....	.....	.....
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-Hudson	3,068	18	3,086	1,253	30	1,283	.....	.....	.....
8	Yukon britannique	2,007	.....	2,007	.....	.....	.....	10	.....	10
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	941	2,921	3,862	55	1,044	1,099	12	248	260
10	Canada Méridional	8,140	197,950	206,090	16,151	62,782	78,933	17,301	45,480	62,781
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	498,998	128,122	627,120	314,619	62,018	376,632	20,862	9,463	30,325
12	" " (Ile du P.-E.)	12,371	394	12,765	.....	.....	.....	1,318	113	1,431
13	Canadian Northern	623,870	183,880	807,750	407,601	7,837	415,438	22,026	29,000	51,026
14	" " Ontario	72,423	8,332	80,755	189,859	34,182	224,041	2,664	165	2,829
15	" " Québec	42,203	25,526	67,729	205,662	73,077	278,739	.....	3,037	3,037
16	Pacifique-Canadien	2,263,620	355,897	2,619,517	1,327,365	196,938	1,524,303	128,360	104,292	232,652
17	Cap-Breton	1,950	351	2,301	.....	.....	.....	.....	2	2
18	Caraquet	11,150	100	11,250	1,820	.....	1,820	.....	.....	.....
19	Central Ontario	23,541	4,208	27,749	66,782	3,129	69,911	39	978	1,017
20	Crow's Nest Southern	46,172	100	46,272	18,672	.....	18,672	210	19	229
21	Cumberland Railway and Coal Co	34,539	120	34,659	1,282	21	1,303	.....	210	210
22	Dominion Atlantique	68,663	4,041	72,704	9,397	627	10,024	1,966	57	2,023
23	Colombie-britannique Oriental	21,196	100	21,296	1,099	.....	1,099	.....	.....	.....
24	Elgin et Havelock	7,250	.....	7,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	Essex Terminal	77	2,128	2,205	.....	.....	.....	.....	967	967
26	Grand-Tronc	1,040,988	350,586	1,391,574	647,479	358,190	1,005,669	198,686	9,386	208,072
27	" (Canada-Atlantique)	307,225	56,023	363,248	130,259	47,267	177,526	433	7,895	8,328
28	Halifax et Sud-Ouest	67,670	436	68,106	51,163	295	51,458	1,247	249	1,496
29	Hereford	14,987	.....	14,987	107,234	.....	107,234	102	37	139
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu.)			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Inverness Railway and Coal Co	387	821	1,208	7,517	369	7,886	36	159	195
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	6,182	.....	6,182	12,952	.....	12,952	.....	44	44
33	Kent Northern	1,681	80	1,761	.....	.....	.....	.....	100	100
34	Vallée Kettle	190	15	205	1,783	.....	1,783	.....	.....	.....

35	Kingston et Pembroke	28,558	6,708	35,266				235	645	880
36	Klondike Mines	393		393	21,231		21,331			
37	Lobinière et Mégantic	19,958	212	20,170	32,146		32,146		270	270
38	London et Port Stanley	516	9,747	10,263	320	2,892	3,212	67	3,526	3,593
39	Maine Central	9,597		9,597	55,482		55,482	238		238
40	Manitoba Great Northern	7,635		7,635	3,670		3,670	218		218
41	Maritime Coal Railway and Power Co	982	1,330	2,322					158	158
42	Vallée Massawippi	9,070	109,767	118,837	10,846	169,530	180,376		1,257	1,257
43	Moncton et Bouctouche	12,715		12,715						
44	Montréal et Atlantique	27,735	68,089	95,824	42,462	31,129	73,591	248	1,955	2,203
45	Montréal et Ligne Provinciale	589	12,047	12,636	651	418	1,072		445	445
46	Montréal et jonction Vermont	185	29,357	29,542		24,772	24,772	5	3,785	3,790
47	Morrissey, Fernie et Michel		10,000	10,000						
48	Midland Railway Co., de Manitoba	6,779		6,779	30		30	316		316
49	Jonction Napierville	30	6,225	6,255		68,381	68,381		1,215	1,215
50	Nelson et Fort Sheppard	6,597		6,597	460		460	128		128
51	New Brunswick Coal and Railway Co	8,625		8,625	345		345			
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard	25,355		25,355	1,140		1,140		65	65
53	New Westminster Southern	35,213		35,213	450		450			
54	Rive-Nord	490		490						
55	Ottawa et New York	2,947	9,218	12,165	7,371	24,793	32,164	331	44	375
56	Père Marquette	58,910	3,567	62,477	33,703	1,718	35,421	30,033	748	30,781
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		430	430		11	11		2	2
58	Québec Central	137,502		137,502	435,711		435,711		5,145	5,145
59	Québec et Lac St.-Jean	61,854	4,342	66,196	96,650	33,369	130,019	22	753	775
60	Québec, Montréal et Méridional	4,010	20,286	24,296	5,782	182,724	188,506		1,070	1,070
61	Québec Oriental	5,823	1,302	7,125	1,919	58	1,977	12	204	216
62	Quebec Railway, Light and Power	5,166	300	5,466	39,442	49	39,491	146	99	245
63	Red Mountain	8,349		8,349	7,837		7,837			
64	Rutland et Noyan		30,034	30,034					102	102
65	Salisbury et Albert	6,661	603	7,264				350	21	371
66	Schomberg et Aurora	2,669		2,669	338		338		2	2
67	Stanstead, Shefford et Chambly	220	22,560	22,780		20,102	20,102		4,350	4,350
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	6,080	79,344	85,424	6,476	40,022	46,498	5,381	244	5,625
70	St. Martins	10,780		10,780	40		40			
71	Sydney et Louisburg	25,680	32,820	58,500	310	840	1,150	140	1,662	1,802
72	Témiscouata	120,020	166	120,186				79	319	398
73	Témiskaming et Ontario-Nord	160,336	12,233	172,569	50,788	403	51,191	697	2,873	3,570
74	Mille-Iles	46	3,088	3,134		112	112			
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,233	36,550	38,783	1,198	12,323	13,521	1,447	22,104	23,551
76	Vancouver, Victoria et Oriental	134,138	1,522	135,660	9,484	98	9,582	3,910	915	4,825
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	686	7,332	8,018	35	5,745	5,780	1,439	116	1,555
78	Victoria et Sidney, C.-B	7,261	1,668	8,929	5,785	35	5,820		1,555	1,555
79	Wabash (en Canada)	74,532		74,532	22,711		22,711	17,760		17,760
80	Wellington Colliery Railway Co									
81	York et Carleton									
	Total final	6,259,580	1,869,734	8,129,314	4,528,104	1,495,303	6,023,407	458,933	269,710	728,643

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement du trafic pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.*								
		SUCRE.			EQUIPEMENTS MARITIMES.			FER NATUREL ET EN GUEUSE.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	1,500	...	1,500	...	...	...	63	19	82
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	167	...	167	...	...	...	985	...	985
3	Atlantique, Québec et Occidental	...	10	10	...	...	...	...	71	71
4	Algoma Oriental	17	...	17	...	...	...	...	...	...
5	Baie de Quinté	...	...	...	...	...	...	22,235	220	22,455
6	Bedlington et Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	408	...	408	...	...	...	...	...	...
8	Yukon britannique	201	...	201	78	...	78	41	...	41
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	4	33	37	...	...	...	40	25	65
10	Canada Southern	2,520	48,981	51,501	...	...	...	42,952	51,837	94,789
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	38,056	16,778	54,834	538	901	1,439	187,984	24,087	212,071
12	" " (Ile du P.-E.)	902	227	1,129	12	...	12	160	158	318
13	Canadian Northern	11,479	7,199	18,678	...	...	...	11,463	15,224	26,687
14	" " Ontario	1,059	286	1,345	...	...	...	55	494	549
15	" " Québec	1,107	1,100	2,207	...	...	...	3,214	28,239	31,453
16	Pacifique-Canadien	155,160	47,331	202,491	2,926	685	3,611	126,416	112,931	239,347
17	Cap-Breton	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	Caraquet	...	40	40	...	...	...	...	...	...
19	Central Ontario	4	390	394	...	...	...	169	430	599
20	Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	Cumberland Railway & Coal Co	...	320	320	...	...	...	...	12	12
22	Dominion Atlantique	2,042	14	2,056	43	...	43	314	318	632
23	Columbia-britannique Oriental	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	Elgin et Havelock	10	...	10	...	...	...	...	...	...
25	Essex Terminal	...	16	16	...	...	...	...	42,540	42,540
26	Grand-Tronc	85,415	58,381	143,796	91	169	260	291,082	22,724	313,806
27	" " (Canada-Atlantique	382	12,404	12,786	290	18	308	549	8,294	8,843
28	Halifax et Sud-Ouest	792	5	797	...	...	...	...	...	...
29	Hereford	141	35	176	2	...	2	2	3	5
30	International du N.-Brunswick. (archives détruites par le feu.)			...	...	...	...	...	...	...
31	Inverness Railway & Coal Co	69	82	151	...	6	6	85	30	115
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	69	69	...	...	...	...	...	...
33	Kent Northern	...	20	20	...	...	...	...	...	...
34	Vallée Kettle	...	...	...	...	...	...	...	...	...

35 Kingston et Pembroke	885	2,043	2,928					670	670
36 Klondike Mines									
37 Lobinière et Mégantic		11	11						
38 London et Port Stanley	420	7,598	8,018	1	30	31	226	2,630	2,856
39 Maine Central							404		404
40 Manitoba Great Northern	75		75	20		20			
41 Maritime Coal, Railway & Power Co		54	54						
42 Vallée Massawipp		446	446	1	6	7	32	706	738
43 Moncton ot Bouctouche									
44 Montréal et Atlantique	19,890	5,801	25,691		367	367	123	4,436	4,559
45 Montréal et ligne provinciale	12	612	624						
46 Montréal et jonction Vermont		5,317	5,317						
47 Morrisey, Fernie et Michel									
48 Midland Railway Company de Manitoba	70		70	15		15			
49 Jonction Napierville								652	652
50 Nelson et Fort Sheppard									
51 New Brunswick Coal & Railway Co									
52 Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed		680	680					930	930
53 New Westminster Méridional									
54 Rive Nord									
55 Ottawa et New-York	130	47	177	224	4	228	105	107	212
56 Père Marquette	24,486	4,783	29,269	385	18	403	4,275	984	5,259
67 Phillipsburg Railway & Quarry Co									
58 Québec Central		3,741	3,741					3,274	3,274
59 Québec et Lac Saint-Jean	121	1,121	1,242				321	1,167	1,488
60 Québec, Montréal et Méridional		47	47				330	1,040	1,370
61 Québec Oriental							56	1,376	1,432
62 Quebec Railway, Light & Power Co	204	17	221	1	3	4	555	322	877
63 Red Mountain									
64 Rutland et Noyan								1	1
65 Salisbury et Albert		62	62					531	531
66 Schomberg et Aurora									
67 Stanstead, Shefford et Chambly	22	5,758	5,780					4,380	4,380
68 Tunnel St-Clair									
69 Saint-Laurent et Adirondack	43,390	119	43,509	2,235	224	2,459	1,995	24	2,019
70 St-Martin									
71 Sydney et Louisburg	42	620	662				62	212	274
72 Témiscouata	111	159	270				33	1	34
73 Témiskaming et Ontario-Nord	30	230	260					59	59
74 Mille-Iles								161	161
75 Toronto, Hamilton et Buffalo	140	2,078	2,218				8,608	61,204	69,812
76 Vancouver, Victoria et Oriental	447		447				56		56
77 Victoria Terminal Railway & Ferry Co	49		49						
78 Victoria et Sidney, C.-B		49	49						
79 Wabash (en Canada)	8,684		8,684	179		179	6,664		6,664
80 Wellington Colliery Railway Co									
81 York et Carleton									
Total final	400,643	235,114	635,757	7,041	2,431	9,472	711,654	392,523	1,104,177

Tableau 12.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Rails de fer et d'acier. Tonnage issu du chemin.	Rails de fer et d'acier. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Rails de fer et d'acier. Total du tonnage.	Autres pièces moulées et machineries. Tonnage issu du chemin.	Autres pièces moulées et machineries. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres pièces moulées et machineries. Total du tonnage.	Métal en barres et en feuilles. Tonnage issu du chemin.	Métal en barres et en feuilles. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Métal en barres et en feuilles. Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Navigation Co	14	573	587	614	575	1,189	16	4	20
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	9,154		9,154	3,946		3,946	183		183
3	Atlantique, Québec et Occidental		1,194	1,194	146	327	473			
4	Algoma Oriental	1,044		1,044	154		154	1		1
5	Bay de Quinté	2,454	786	3,240	366	2,676	3,042			
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	223		223	1,853		1,853	24		24
8	Yukon britannique				2,360		2,360			
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest				168	305	473	20	17	37
10	Canada Méridional	5,673	4,764	10,437	40,485	183,974	224,459	12,098	280,191	292,289
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	90,000	10,121	100,121	39,593	27,897	67,490	127,275	4,499	131,774
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	253	2	255	430	247	677	90	108	198
13	Canadian Northern	99,678	60,542	160,220	16,414	38,082	54,496	1,695	1,089	2,784
14	" " Ontario	2,000	6,463	8,463	1,759	1,109	2,868	2,949	340	3,289
15	" " Québec	120	16,441	16,561	1,876	3,246	5,122			
16	Pacifique-Canadien	172,255	88,750	261,005	190,482	180,078	370,560	45,799	130,345	176,144
17	Cap-Breton		30	30						
18	Caraquet					125	125			
19	Central Ontario	505	1,679	2,184	686	1,692	2,378	153	82	235
20	Crow's Nest Southern	375		375	38		38	64		64
21	Cumberland Railway & Coal Co		110	110	21	262	283		110	110
22	Dominion Atlantic	66	545	611	1,053	3,218	4,271	174	59	233
23	Colombie-Britannique Orientale		72	72	12	13	25			
24	Elgin et Havelock				10		10			
25	Essex Terminal				1,114	1,166	2,280			
26	Grand-Tronc	158,631	31,656	190,287	122,828	14,693	137,521	75,710	5,209	80,919
27	" " (Canada-Atlantique)	1,087	6,398	7,485	976	12,584	13,560	28	1,369	1,397
28	Halifax et Sud-Ouest	378	351	729	1,090	481	1,571			
29	Hereford	6		6	399	43	442	22	98	120
30	International du N. Brunswick (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway & Coal Co	267	158	425	71	212	283		5	5
32	Irondale, Bancroft et Ottawa				15	76	91			
33	Kent Northern		10	10						
34	Vallée Kettle				30	115	145			

35 Kingston et Pembroke	10	62	72	1,817	1,000	2,817	14	249	26
36 Klondike Mines				1,656		1,656			
37 Lotbinière et Mégantic				113	149	262		5	5
38 London et Port Stanley	140		140	22,628	1,720	24,348	1,670	8	1,678
39 Maine Central				513		513	44		44
40 Manitoba Great Northern	402		402	2,659	36	2,695	666		666
41 Maritime Coal, Railway & Power Co		104	104	37	206	243	56	37	93
42 Vallée Massawippi	71	3,775	3,846	372	4,563	4,935	71	728	799
43 Moncton et Bouctouche									
44 Montréal et Atlantique	59	7,860	7,919	8,730	12,746	21,476	11	2,092	2,103
45 Montréal et ligne provinciale	187	78	265						
46 Montréal et jonction Vermont					7,917	7,917			
47 Morrisey, Fernie et Michel									
48 Midland Railway Company, de Manitoba	194		194	1,176		1,176	360		360
49 Jonction Napierville		9	9		2,385	2,385		6,261	6,261
50 Nelson et Fort Sheppard	35		35	439	12	451	95		95
51 New Brunswick Coal & Railway Co									
52 Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard					120	120		55	55
53 New Westminster Méridional	258		258	207		207	78		73
54 Rive Nord									
55 Ottawa et New-York	84	43	127	821	459	1,280	9,597	166	9,763
56 Père Marquette	2,670		2,670	63,817	1,596	65,413	789	5,031	5,820
57 Phillipsburg Railway & Quarry Co		15	15	15	25	40	3	75	78
58 Québec Central		1,403	1,403	1,500	1,306	2,806		4,677	4,677
59 Québec et Lac Saint-Jean				164	8,044	8,208			
60 Québec, Montréal et Méridional		321	321	715	1,301	2,016	56	675	731
61 Québec Oriental				35	201	236			
62 Quebec Railway, Light & Power Co	1,239	37	1,276	433	521	954	80	281	361
63 Red Mountain	15		15	24		24			
64 Rutland et Noyan					3,940	3,940		29	29
65 Salisbury et Albert	159		159		356	356			
66 Schomberg et Aurora									
67 Stanstead, Shefford et Chambly	17	46	63						
68 Tunnel St-Clair									
69 Saint-Laurent et Adirondack	940	22	962	5,095	1,329	6,424	6,221	577	6,798
70 St-Martin					80	80			
71 Sydney et Louisburg	10,609	120	10,729	280	7,440	7,720	62	1,680	1,742
72 Témiscouata	61	1,024	1,085	472	152	624			
73 Témiskaming et Ontario-Nord	629	32,079	32,708	2,466	7,290	9,756		740	740
74 Mille-Iles	100		100		95	95	724	2,674	3,398
75 Toronto, Hamilton et Buffalo	1,144	5,521	6,665	19,161	70,338	89,499	2,653	185,061	187,714
76 Vancouver, Victoria et Oriental	7,427		7,427	9,459	191	9,650	9,792		9,792
77 Victoria Terminal Railway & Ferry Co	35	624	659	135	252	389	12	177	189
78 Victoria et Sidney, C.-B		683	683	10	405	415		189	189
79 Wabash (en Canada)	4,758		4,758	31,400		31,400	35,744		35,744
80 Wellington Colliery Railway Co									
81 York et Carleton									
Total final	575,426	284,471	859,897	605,338	609,371	1,214,709	335,099	634,992	970,091

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Ciment, briques et chaux. Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Instruments aratoires. Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Wagons, voitures, outils, etc. Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	1,526	1,526	3,052	908	710	1,618	174	189	363
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	3,636	.....	3,636	.....	.....	.....	87	.....	87
3	Atlantique, Québec et Occidental	74	370	444	10	617	627	47	181	228
4	Algoma Oriental	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Baie de Quinté	40,654	52	40,706	4	48	52	1,115	51	1,166
6	Bedlington et Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	718	.....	718	5	.....	5	69	.....	69
8	Yukon britannique	48	.....	48	.....	.....	.....	11	.....	11
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	1,270	787	2,057	30	239	269	52	80	132
10	Canada Méridional	12,480	86,283	98,763	7,530	37,032	44,562	43,695	18,093	61,788
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	68,111	70,550	138,661	7,895	6,396	14,291	7,135	3,765	10,900
12	" " (Ile du Prince-Edouard)	2,052	320	2,372	866	97	963	236	79	315
13	Canadian Northern	102,426	105,259	207,685	49,501	23,355	72,856	12,995	6,597	19,592
14	" " Ontario	4,762	5,813	10,575	4,429	144	4,573	8,263	3,294	11,557
15	" " Québec	61,131	30,563	91,694	96	1,398	1,494	236	1,043	1,279
16	Pacifique-Canadien	887,109	238,473	1,125,582	137,632	64,545	202,177	41,186	21,744	62,930
17	Cap-Breton	.....	.....	.....	.....	10	10	.....	.....	.....
18	Caraquet	.....	250	250	.....	155	155	.....	95	95
19	Central Ontario	256	4,888	5,144	10	158	168	6	207	213
20	Crow's Nest Southern	980	.....	980	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	Cumberland Railway and Coal Co	.....	2,412	2,412	8	62	70	1	60	61
22	Dominion Atlantique	6,042	1,245	7,287	282	95	377	342	106	448
23	Colombie-britannique Orientale	.....	32	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Elgin et Havelock	.....	200	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	Essex Terminal	.....	2,939	2,939	.....	50	50	5	25	30
26	Grand-Tronc	782,804	54,633	837,437	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	" (Canada-Atlantique)	37,856	22,849	60,705	121,155	9,325	130,480	36,388	7,790	44,178
28	Halifax et Sud-Ouest	2,198	669	2,867	507	3,580	4,087	2,984	2,288	5,272
29	Hereford	9,697	86	9,783	129	86	215	108	52	160
30	International du N. Brunswick (archives détruites par le feu)				35	37	72	17	13	30
31	Inverness Railway and Coal Co	31	145	176	.....	104	104	1	35	36
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	.....	170	170	.....	14	14	.....	18	18
33	Kent Northern	.....	73	73	.....	.....	.....	.....	60	60
34	Vallée Kettle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

35	Kingston et Pembroke	884	1,980	2,864	31	83	114	294	144	438
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic		146	146	7	84	91	18	21	39
38	London et Port Stanley	813	420	1,233	35	630	665	75	416	491
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)	2,995		2,995	26		26			
40	Manitoba Great Northern	4,072		4,072	783	58	841	763	20	783
41	Maritime Coal, Railway and Power Co		282	282	1	13	14		16	16
42	Vallée Massawippi	137	557	694	43	1,030	1,073	362	559	921
43	Moncton et Bouctouche									
44	Montréal et Atlantique	2,089	9,204	11,293	879	1,988	2,867	391	451	842
45	Montréal et Ligne Provinciale	167	1,807	1,974		21	21			
46	Montréal et jonction Vermont		1,184	1,184	29	16	45			
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co., de Manitoba	3,156		3,156	2,287		2,287	150		150
49	Jonction Napierville		5,752	5,752		83	83		33	33
50	Nelson et Fort Sheppard	526	15	541				24		24
51	New Brunswick Coal and Railway Co									
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard		110	110		124	124			
53	New Westminster Southern	6,159		6,159	45		45	11		11
54	Rive-Nord									
55	Ottawa et New-York	6,300	1,730	8,030	62	54	116	45	10	55
56	Pére Marquette	29,904	6,125	36,029	6,545	603	7,148	12,982	349	13,331
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		242	242						
58	Québec Central	27,203		27,203		6,548	6,548		1,871	1,871
59	Québec et Lac St-Jean	438	19,184	19,622	22	509	531	138	464	602
60	Québec, Montréal et Sud	5,795	2,820	8,615	10	56	66	14	35	49
61	Québec Oriental	19	349	368	21	22	43	2	44	46
62	Quebec Railway, Light and Power Co	1,013	750	1,763	92	5	97	32	7	39
63	Red Mountain	30		30						
64	Rutland et Noyan		76	76						
65	Salisbury et Albert		1,694	1,694		8	8		10	10
66	Schomberg et Aurora		812	812		135	135			
67	Stanstead, Shefford et Chambly	56	2,479	2,535		386	386			
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	7,343	2,767	10,110	184	13	197	702	120	822
70	St. Martins		40	40						
71	Sydney et Louisburg	672	8,953	9,625		20	20	10	119	129
72	Témiscouata	982	788	1,770	84	149	233	73	114	187
73	Témiskaming et Ontario-Nord	3,809	15,462	19,272	10	82	92	139	211	350
74	Mille-Iles		1,136	1,136						
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,936	41,977	44,913	41,229	3,037	44,266	1,173	1,060	2,233
76	Vancouver, Victoria et Oriental	42.099		42,099	272		272	1,793		1,793
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	160	3,273	3,433	72	35	107	75	305	380
78	Victoria et Sidney, C.-B	1,275	2,158	3,433		107	107		380	380
79	Wabash (en Canada)	55,240		55,240	4,513		4,513	5,595		5,595
80	Wellington Colliery Railway Co									
81	York et Carleton									
	Total final	2,232,133	764,859	2,996,992	388,314	164,156	552,470	180,014	72,624	252,638

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Vin, liqueurs et bières. Tonnage issu du chemin.			Meubles et effets de ménage. Tonnage issu du chemin.			Autres manufactures. Tonnage issu du chemin.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	17	18	35	726	1,176	1,902	5	11	16
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	1		1	437		437	896		896
3	Algoma, Québec et Occidental	15	40	55	186	41	227	71	198	269
4	Algoma Oriental	63		63				1,095		1,095
5	Baie de Quinté	93	20	113	136	108	244	48	24	72
6	Bedlington et Nelson									
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	25		25	49		49	327		327
8	Yukon britannique	306		306	18		18	10		10
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	136	117	253	251	211	463	363	1,102	1,465
10	Canada Southern	1,567	18,157	19,724	2,433	17,041	19,474	142,366	944,821	1,087,187
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	5,398	4,535	9,933	8,755	8,051	16,806	261,847	121,173	383,020
12	" " (Ile du P.-E.)	217	220	437	406	177	583			
13	Canadian Northern	14,727	6,260	20,987	35,403	36,714	72,117	99,046	20,374	119,420
14	" " Ontario	2,289	312	2,601	2,613	406	3,019	6,112	3,085	9,197
15	" " Québec	14,128	8,921	23,049	1,224	1,707	2,931	8,821	61,326	70,147
16	Pacifique-Canadien	80,052	35,202	115,254	125,818	40,677	166,495	1,722,147	808,109	2,530,256
17	Cap-Breton									
18	Caraquet		125	125	60	100	160	110	150	260
19	Ontario Central	17	508	525	719	235	954	2,007	9,400	11,407
20	Crow's Nest Southern	13		13	80		80	420	31	451
21	Cumberland Railway and Coal Co.		1,040	1,040	110	720	830			
22	Dominion Atlantique	228		228	1,706	375	2,075	6,478	4,773	11,251
23	Colombie-britannique Orientale								36	36
24	Elgin et Havelock	3,783		3,783	5	5	10		200	200
25	Essex Terminal							41,488		41,488
26	Grand-Tronc	55,915	1,133	57,048	79,464	4,835	84,299	518,134	259,409	777,543
27	" (Canada-Atlantique)	540	6,212	6,752	2,295	4,642	6,937	85,015	98,912	183,927
28	Halifax et Sud-Ouest	203	143	346	739	315	1,054	8,178	350	8,528
29	Hereford	118	57	175	812	32	844	758	84	842
30	International du N.-Brunswick. (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway and Coal Co.	7	61	68	122	28	150			
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		49	49	72	35	107	59	20	79
33	Kent Northern		10	10		40	40		50	50
34	Vallée Kettle									

35	Kingston et Pembroke	294	400	694	605	101	706			
36	Klondike Mines									
37	Lotbinière et Mégantic		19	19	102	63	165	69	343	412
38	London et Port Stanley		527	527		150	150		40	40
39	Maine Central (ci-dev. Washington County)				3		3	68,039		68,039
40	Manitoba Great Northern	427	97	524	544	10	554	1,872	15	1,887
41	Maritime Coal, Railway and Power Co		46	46	56	61	117			
42	Vallée Massawippi	269	49	318	531	604	1,135	26,705	4,990	31,695
43	Moncton et Bouctouche									
44	Montréal et Atlantique	315	4,311	4,626	3,065	658	3,723	218,516	94,517	313,033
45	Montréal et Ligne Provinciale	1	139	140	95	104	199			
46	Montréal et jonction Vermont	18	557	575	5	3,211	3,216			
47	Morrissey, Fernie et Michel									
48	Midland Railway Co., du Manitoba	375		375	191		191	1,914		1,914
49	Jonction Napierville		20	20	42	105	147		7,296	7,296
50	Nelson et Fort Sheppard	6		6	67		67	268	66	334
51	New Brunswick Coal and Railway Co.							579	2,235	2,814
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard		3	3		55	55		74	74
53	New Westminster Southern	17		17	103		103	244		244
54	Rive-Nord									
55	Ottawa et New-York	3,910	54	3,964	1,666	159	1,825	26,820	6,498	33,318
56	Père Marquette	9,744	1	9,745	4,327	180	4,507	1,902		1,902
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co.				5	1	6		40	40
58	Québec Central	3,508	1,403	4,911	2,923	5,612	8,535	42,480	10,289	52,769
59	Québec et Lac St-Jean	5,329	2,316	7,645	308	210	518	9,248	1,832	11,080
60	Québec, Montréal et Méridional	175	239	414	119	207	326	105	5,316	5,421
61	Québec Oriental	55	56	111	57	20	77	600	948	1,548
62	Quebec Railway, Light and Power Co	1,162	16	1,178	254	53	307	6,442	728	7,170
63	Red Mountain	135		135	22		22	22		22
64	Rutland et Noyan					89	89		884	884
65	Salisbury et Albert		8	8		49	49		607	607
66	Schomberg et Aurora								60	60
67	Stanstead, Shefford et Chambly	8	862	870	87	616	703			
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack	211	1,118	1,329	1,369	118	1,487	53,021	18,786	71,807
70	St-Martin					20	20		60	60
71	Sydney et Louisburg	868	410	1,278	120	1,210	1,330	218	610	828
72	Témiscouata	140	503	643	212	48	260			
73	Temiskaming et Ontario-Nord	1,333	3,648	4,981	1,689	2,639	4,328	4,712	5,625	10,337
74	Mille-Iles							340	3,565	3,905
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	249	1,142	1,391	613	893	1,506	32,627	133,397	166,024
76	Vancouver, Victoria et Oriental	2,191		2,191	6,296		6,206	27,491	7	27,498
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	184	229	413	100	720	820	10		10
78	Victoria et Sidney, C.-B		413	413	1	820	821		10	10
79	Wabash (en Canada)	12,904		12,904	7,664		7,664	89,541		89,541
80	Wellington Colliery Railway Co								3,926	3,926
81	York et Carleton							72	521	593
	Total final	223,686	101,726	325,412	297,785	136,457	434,242	3,519,658	2,636,923	6,156,581

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MARCHANDISES.			DIVERS. Autres denrées.			RÉCAPITULATION. Grand total.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	3,384	6,577	9,961				101,302	73,046	174,348
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	1,505		1,505	3,660		3,660	444,285		444,285
3	Atlantique, Québec et Occidental				179	1,437	1,616	6,882	8,588	15,470
4	Algoma Oriental	107		107	515		515	505,612		505,612
5	Baie de Quinté	349		349	34,194	48,391	82,585	130,035	146,474	276,509
6	Bedlington et Nelson	105		105	10		10	3,358	30	3,388
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	1,250	77	1,327	335	174	509	78,444	2,109	80,553
8	Yukon britannique	3,056		3,056	307		307	24,374		24,374
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	271	421	692	420	789	1,209	13,497	17,099	30,596
10	Canada Southern				787	6,365	7,152	771,669	6,233,044	7,004,713
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	33,585	90,000	123,585	96,739	40,008	136,747	3,058,472	1,616,210	4,674,682
12	" " (Ile du P.-E.)				27,952	4,824	32,776	115,151	9,091	124,242
13	Canadian Northern	18,902	78,482	97,384	387,686	149,914	537,600	4,704,926	1,265,523	5,970,449
14	" " Ontario	8,364	2,725	11,089	16,261	23,345	39,606	515,097	133,484	648,581
15	" " Québec				35,519	28,860	64,379	479,940	394,203	874,143
16	Pacifique-Canadien	364,147	207,047	571,194	574,050	269,370	843,420	20,029,496	5,910,742	25,940,238
17	Cap-Breton				1,047	829	1,876	3,499	2,975	6,474
18	Caraquet	520	11,254	11,774				19,320	18,164	37,484
19	Central Ontario	4,133	11,362	15,495	30,584	2,274	32,858	169,232	99,945	269,177
20	Crow's Nest Southern	1,681	61	1,742	593	12	605	167,910	9,579	177,489
21	Cumberland Railway and Coal Co	212	1,272	1,484	1,001	1,811	2,812	374,249	14,948	389,197
22	Dominion Atlantique	20,827	2,738	23,565	36,624	7,324	43,948	321,681	90,619	412,300
23	Colombie-britannique Oriental	110	713	823	12	79	91	139,431	1,393	140,824
24	Elgin et Havelock		350	350		340	340	12,343	3,028	15,371
25	Essex Terminal				661		661	45,769	74,892	120,661
26	Grand-Tronc	903,743	103,215	1,006,958	1,454,181	135,149	1,589,330	15,933,914	2,038,101	17,972,015
27	" (Canada-Atlantique)	29,788	94,001	123,789	15,373	37,138	52,511	817,405	903,014	1,720,419
28	Halifax et Sud-Ouest				29,543	10,273	39,816	217,760	34,682	252,442
29	Hereford	2,661	1,052	3,713	268		268	142,833	2,783	145,616
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)									
31	Inverness Railway and Coal Co	204	1,956	2,160	222	2,038	2,260	295,659	11,112	306,771
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	55	1,135	1,190				19,493	4,655	24,148
33	Kent Northern		250	250	150	1,727	1,877	4,511	4,595	9,106
34	Vallée Kettle	218	100	318				2,723	240	2,963

35	Kingston et Pembroke	11,826	10,347	22,173	3,620	18,962	22,582	84,456	56,466	140,922
36	Klondike Mines	431		431				23,841		23,841
37	Lotbinière et Mégantic							54,447	2,228	56,675
38	London et Port Stanley	14,627	23,720	38,347	5,223	4,466	9,689	50,904	487,074	537,978
39	Maine Central	5,083		5,083	80		80	198,283		198,283
40	Manitoba Great Northern	910	133	1,043	5,201	276	5,477	114,648	79,646	194,294
41	Maritime Coal Railway and Power Co	126	584	710				194,961	4,456	199,417
42	Vallée Massawippi	3,625	10,906	14,531	7,855	22,570	30,425	128,563	434,588	563,151
43	Moncton et Bouctouche	376	3,353	3,729	1,348		1,348	21,068	5,133	26,201
44	Montréal et Atlantique	1,789	27,164	28,953	72,839	26,392	99,231	533,802	805,799	1,339,601
45	Montréal et Ligne Provinciale	2,191	11,722	13,913	329	4,428	4,757	24,389	71,691	96,080
46	Montréal et jonction Vermont	1,237	9,605	10,842	307	25,976	26,283	16,979	430,953	447,932
47	Morrissey, Fernie et Michel	2,500		2,500				371,099	10,000	381,099
48	Midland Railway Co., du Manitoba	1,063		1,063	388		388	22,184		22,184
49	Jonction Napierville	197	1,711	1,908	47	2,969	3,016	17,926	253,608	271,534
50	Nelson et Fort Sheppard	2,338	118	2,456	882	15	897	25,333	361	25,694
51	New Brunswick Coal and Railway Co							53,535	3,371	56,906
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard		2,850	2,850	2,915		2,915	38,486	9,989	48,475
53	New Westminster Southern	4,481		4,481	1,384		1,384	52,277		52,277
54	Rive-Nord							4,306		4,306
55	Ottawa et New-York				1,097	420	1,517	159,714	61,974	221,688
56	Père Marquette	217,038	9,043	226,081	148,864	6,203	155,067	1,729,974	277,871	2,007,845
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co				1		1	4,510	10,082	14,592
58	Québec Central	14,030	43,123	57,153	3,508	14,031	17,539	792,833	138,424	931,257
59	Québec et Lac St-Jean	4,315	8,421	12,736	33,214	19,047	52,261	225,937	155,479	381,416
60	Québec, Montréal et Méridional	9,504	10,802	20,306	1,238	2,789	4,027	113,613	276,050	389,663
61	Québec Oriental	607	1,370	1,977	334	4,292	4,626	11,822	20,492	32,314
62	Quebec Railway, Light and Power Co				1,944	607	2,551	153,068	9,716	162,784
63	Red Mountain	623	1	624	91		91	27,051	52	27,103
64	Rutland et Novan		97	97		411	411	924	98,324	99,248
65	Salisbury et Albert					552	552	14,834	7,010	21,844
66	Schomberg et Aurora	20	400	420	500	208	708	8,421	2,946	11,367
67	Stanstead, Shefford et Chambly	1,240	19,560	20,800	1,877	36,983	38,860	11,499	462,056	473,555
68	Tunnel St-Clair									
69	St-Laurent et Adirondack				4,309	2,175	6,484	565,267	301,011	866,278
70	St-Martin	1,263	3,750	5,013				12,355	4,730	17,085
71	Sydney et Louisburg	2,896	6,314	9,210	26,142	90,569	116,711	4,153,131	177,207	4,330,338
72	Témiscouata	145	232	377	4,017	6,052	10,069	132,578	15,373	147,951
73	Temiskaming et Ontario-Nord	22,123	36,512	58,635	3,825	9,613	13,438	340,379	248,511	588,890
74	Mille-Iles				8,652	6,416	15,068	14,712	23,022	37,734
75	Toronto, Hamilton et Buffalo				17,203	173,944	191,147	207,854	2,133,722	2,341,576
76	Vancouver, Victoria et Oriental	28,708	1,110	29,818	10,357		10,357	949,954	4,654	954,608
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	1,747	3,526	5,273				7,100	25,857	32,957
78	Victoria et Sidney, C.-B	628	4,726	5,354				17,231	17,134	34,365
79	Wabash (en Canada)	89,092		89,092	39,241		39,241	1,317,283		1,317,283
80	Wellington Colliery Railway Co							500,006	4,815	504,821
81	York et Carleton	6	13	19				12,923	1,356	14,279
	Total final	1,845,962	866,001	2,711,963	3,157,705	1,252,837	4,410,542	63,186,732	26,257,599	89,444,331

TABLEAU 13.—Relevé du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1912.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, service des voyageurs.									
		Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1re classe.	2e classe.	Voitures mixes.	Emigrants.	Buffet.	Salon.	Wagons-lits.	Bagages, messageries et poste.	Autr. wagons, service des voyageurs.	Total.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	3	3	2	8		8	4						1		13
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	8	16	5	29		4		3							7
3	Atlantique, Québec et Occidental	2	3		5		7	1	2					1		11
4	Algoma Oriental		2		2	1			1							1
5	Baie de Quinté		7		7		6		2					3		11
6	Bedlington et Nelson		1		1	1			1							1
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	1	1		2	2	2							1		3
8	Yukon britannique		11		11		12							3		15
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	4			4		5							1	4	10
10	Canada Méridional	63	90	35	188		10	43	7		2			23	4	89
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	118	244	25	387		135	37	85	53	13	9	43	79	3	457
12	" " (Ile du P.-E.)		18	4	22		22	13	7					16		58
13	Canadian Northern	62	257	31	350		85	95	16	6	17		32	78		329
14	" " Ontario	15	29	4	48	48	17	14	3		3	9		8		54
15	" " Québec	13	26	3	42	31	18	13	7	10		2		10		60
16	Pacifique-Canadien	516	1.077	227	1,820		748	174	108	315	96	27	273	491	5	2,237
17	Cap-Breton	2			2		2							2		4
18	Caraquet		3		3		3									3
19	Central Ontario	7	6	1	14		7	1						4		12
20	Crow's Nest Southern	1	2		3	3	1							1		2
21	Cumberland Railway and Coal Co	3	2	1	6		2		2							4
22	Dominion Atlantique	11	15		26		24		10		1	2		15		52
23	Colombie-britannique Oriental		2		2		2							1		3
24	Elgin et Havelock	1	1		2		1									1
25	Essex Terminal		1		1											
26	Grand-Tronc	208	617	120	945	10	466	54	97	5	20	19		300	3	964
27	" " (Canada-Atlantique)	15	41		61		15	7	7			3		7		39
28	Halifax et Sud-Ouest	9	6		16	7	16	9	2			2		7		36
29	Hereford	1	2		3	3	1		2							3
30	International du N.-Brunswick (archives détruites par le feu)															
31	Inverness Railway and Coal Co	2	4	1	7	1	3		1					1		5
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		2		2				1							1
33	Kent Northern	3			3				1							1
34	Vallée Kettle		1		1				1							1
35	Kingston et Pembroke	4	4		8		5	2	2					3	1	13

36	Klondike Mines		3		3		1		1							2
37	Lotbinière et Mégantic		3		3			1	1							2
38	London et Port Stanley	1	2		3			2	1							3
39	Main Central (ci-dev. Washington County)	1	2		3	3	1		1							2
40	Manitoba Great Northern	1	2		3	3	2							2		4
41	Maritime Coal Railway and Power Co	1	3		4				1					1	1	3
42	Vallée Massawippi	7	6		13	13	9							6		15
43	Moncton et Bouctouche		3		3		2		1							3
44	Montréal et Atlantique	4	8		12			7	11			2		3		23
45	Montréal et Ligne Provinciale	1	2		3		2	1								3
46	Montréal et jonction Vermont	4	11		15		11		4					3		18
47	Morrissey, Fernie et Michel		3		3			6								6
48	Midland Railway Co., du Manitoba	4	4	1	9	9	18							6		24
49	Jonction Napierville		1		1			1	1							2
50	Nelson et Fort Sheppard	1	1		2	2	1		1							2
51	New Brunswick Coal and Railway Co		5		5				3							3
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard		3		3		2	1								3
53	New Westminster Southern		1		1	1	1		1							2
54	Rive-Nord		1		1		1									1
55	Ottawa et New-York	3	2		5	5		2	1					1		4
56	Père Marquette	13	35	4	52		15	6	2					5		28
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co		1		1				1							1
58	Québec Central	14	14	3	31		10	6	12		2	1		10		41
59	Québec et Lac St-Jean	8	14	3	25	11	13	11	4				5	6		39
60	Québec, Montréal et Sud	3	10		13			7	4					1		12
61	Québec Oriental	2	3		5		1	2						1		4
62	Quebec Railway Light and Power Co		5		5		4	2	2					2	12	22
63	Red Mountain		1		1	1	1							1		2
64	Rutland et Noyan	3	1		4	4	3		2					2		7
65	Salisbury et Albert		5		5		1							2		3
66	Schomberg et Aurora	1			1	1	2									2
68	Stanstead, Shefford et Chambly	2	4		6		4	2						1		7
68	Tunnel St-Clair			6	6											
69	St-Laurent et Adirondack	4	5		9	5	5	1	1							7
70	St-Martin		2		2			1	1							2
71	Sydney et Louisburg	2	16	11	29		3	2	3							8
72	Témiscouata	5	4		9		2	2	2					2		8
73	Témiskaming et Ontario-Nord	10	30	4	44		14	17			3			10		44
74	Mille-Iles		2		2				1							1
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	9	16	4	29		9	2	4					2		17
76	Vancouver, Victoria et Oriental	4	9	1	14	14	18		3					5		26
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co															
78	Victoria et Sidney, C.-B	1	1		2		2		1							3
79	Wabash (en Canada)	11	42	3	56		2		14		2	13		3		34
80	Wellington Colliery Railway Co		6		6			1								1
81	York et Carleton		1		1		1							1		2
	Total final	1,192	2,787	505	4,484	181	1,788	550	453	389	159	89	353	1,132		4,946

TABLEAU 13.—Sommaire du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.						Total des wagons en service.	Wagons affermés.	Service rapide de marchandises.
		Wagons fermés.	Wagons plates-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons réservoirs.	Wagons à compartim. frigorifiq.	Aut. wagons, service des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.			
1	Alberta Railway and Irrigation Co	4	8		47				59	3		5	3	4	15	87		
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	31	567		166			277	1,041	2	82	2	10	32	128	1,176		
2	Atlantique, Québec et Occidental	1	25					1	27							38		
4	Algoma Oriental	2	106		2			32	142		10		2	5	17	160	5	
5	Baie de Quinté	16	118						134		20		2	3	25	170		
6	Bedlington et Nelson							5	5							6	6	
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson							122	122				1	1	2	127	127	
8	Yukon-britannique	97	74	33	12		4		220	1		1	8	3	13	248		
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	8	6	1	2				17					1	1	28		
10	Canada Méridional	1,378	156	7	31	29			1,601			3	73	92	168	1,858		
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	6,954	2,916	146	1,230	54	144	49	11,493	7	199		111	28	345	12,295		
12	" " (Ile du P.-E.)	313	154	28	27	1	3	4	530	1				20	21	609		
13	Canadian Northern	12,737	2,045	634	1,020	10	219		16,665	13	32	33	227	759	1,064	18,058		
14	" " (Ontario)	214	440	26	205			53	938	1	2		25	65	93	1,085	1,025	
15	" " (Québec)	398	175	10	68		26	69	746	2			28	62	92	898	589	
16	Pacifique-Canadien	43,552	7,982	3,534	3,351	178	1,501	1,348	61,646	45	1,470	67	1,065	2,720	5,367	69,050		232
17	Cap-Breton		14						14							18		
18	Caraquet	5	25						30							33		
19	Central Ontario	53	182	11	10			25	281	1			3		4	297		
20	Crow's Nest Southern							268	268				2	1	3	273	273	
21	Cumberland Railway and Coal Co	2	28		269				299		14	1	1	1	17	320		
22	Dominion Atlantique	196	194	12	28				430			1	5	22	28	510		
23	Colombie-britannique Oriental	9	10						19				1		1	23		
24	Elgin et Havelock	2		1					3							4		
25	Essex Terminal																	
26	Grand-Tronc	16,600	3,779	1,433	5,232	113	941		28,098	15	676	32	465	1,018	2,206	31,268		
27	" " (Canada-Atlantique)	1,492	295	49	75		24		1,935	1	3	1	10	95	110	2,084		
28	Halifax et Sud-Ouest	94	226	2	27	1	2		352	1		1	4	17	23	411	163	
29	Hereford	60	10						70				2		2	75	75	
20	International du Nouveau-Brunswick*																	
31	Inverness Railway and Coal Co	8	29		148				185				3	5	8	198		
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		3						3					1	1	5	1	
33	Kent Northern	1							1							2		
34	Vallée Kettle	1	2					1	4							5		
35	Kingston et Pembroke	7	43					2	52	1		1	1		3	68		
36	Klondike Mines		23						23							25		

37	Lotbinière et Mégantic	2	24						26				1		1	29		
38	London et Port Stanley	30	3	3	45				81				2	1	3	87		
39	Maine Central	25	10						35							37	37	
40	Manitoba Great Northern							293	293				1		1	298	298	
41	Maritime Coal Railway and Power Co.		2						2		6			2	8	13		
42	Vallée Massawippi	440	180						620				5	5	10	645	645	
43	Moncton et Bouctouche	5	37						42				1		1	46		
44	Montréal et Atlantique	235	204	38			1		478				12	142	154	655		33
45	Montréal et Ligne Provinciale	41	21		4				66				1	3	4	73		
46	Montréal et jonction Vermont	258	131	4	21		4	1	419			2	7	17	26	463		
47	Morrissey, Fernie et Michel	7	1		50			2	60				1	1	2	68		
48	Midland Railway Co., du Manitoba							228	228				2		2	254	254	
19	Jonction Napierville															2		
50	Nelson et Fort Sheppard							39	39				1		1	42	42	
51	New Brunswick Coal and Railway Co.	6	53		10				69				1	1	2	74		
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard	4	41						45							48		
52	New Westminster Southern							79	79							81	81	
54	Rive-Nord	1	1		3				5					1	1	7		
55	Ottawa et New-York	118	14						132		5		2	2	9	145	145	
56	Père Marquette	1,287	121	33	599		11		2,051			1	22	16	39	2,118	2,090	
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co.		1						1							2		
58	Québec Central	260	371	68	58	2	8		767	1	36	1	12	28	78	886		
59	Québec et Lac St-Jean	382	158	19	59		8		626		15	1	14	32	62	727	10	
60	Québec, Montréal et Méridional	1,391	42	90			10		1,533			1	4	16	21	1,566		
61	Québec Oriental												2	3	5	9		
62	Quebec Railway, Light and Power Co.	31	75	1	14			48	169				1	2	3	194		
63	Red Mountain							41	41							43	43	
64	Rutland et Noyan	50	5	2	2				59				1		1	67	67	
65	Salisbury et Albert	4	27	1					32							35		
66	Schomberg et Aurora		13						13							15		
67	Stanstead, Shefford et Chambly	102	52	1	8		1		164				3	6	9	180		
68	Tunnel St-Clair																	
69	St-Laurent et Adirondack	75	30						105			1	3	3	7	119	105	
70	St-Martin	1	6						7							9		
71	Sydney et Louisburg	16	95	25	1,513	2			1,651		12	1	8	6	27	1,686		
72	Témiscouata	83	55						138	1			2	5	8	154		
73	Témiskaming et Ontario-Nord	147	465	10					622	3			19	64	86	752		
74	Mille-Iles		1						1							2		
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	179	68	10					257	1	26		8	5	40	314		
76	Vancouver, Victoria et Oriental							1,440	1,440				5	41	46	1,512	1,512	
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.																	
78	Victoria et Sidney, C.-B	2	15						17					1	1	21		
79	Wabash (en Canada)	560	25	90	100		175		950			1	30	11	42	1,026		
80	Wellington Colliery Railway Co.	5	14		279				298		9				9	308		
81	York et Carleton		4						4							6		
	Total final	89,982	22,000	6,322	14,715	390	3,082	4,427	140,918	100	2,617	157	2,223	5,369	10,466	156,330	7,593	265

*Archives détruites par le feu.

TABLEAU 14.—Sommaire des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Trucks.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	4	80	8	160	...	...
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	31	1,105	567	21,010	...	...
3	Atlantique, Québec et Occidental	1	30	25	750	...	...
4	Algoma Eastern	2	65	106	4,220	...	...
5	Baie de Quinté	16	330	118	2,630	...	...
6	Bedlington et Nelson	...	...	...	...	...	...
7	Brandon, Saskatchewan et B.-Hudson	...	...	...	...	...	...
8	Yukon-britannique	97	1,880	74	1,420	33	660
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	8	200	6	120	1	20
10	Canada Southern	1,378	46,640	156	3,610	7	140
11	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	6,954	203,900	2,916	76,735	146	3,495
12	" " " (Ile du P.-E.)	313	3,840	154	1,765	28	285
13	Canadian Northern	12,737	382,110	2,045	63,430	634	18,850
14	" " Ontario	214	6,420	440	13,940	26	780
15	" " Québec	398	11,925	175	5,070	10	300
16	Pacifique-Canadien	43,552	1,381,685	7,982	260,575	3,534	101,335
17	Cap-Breton	...	...	14	420	...	...
18	Caraquet	5	75	25	375	...	...
19	Ontario-Central	53	1,270	182	4,650	11	320
20	Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...
21	Cumberland Railway and Coal Co.	2	40	28	380	...	...
22	Dominion Atlantique	196	4,515	194	4,980	12	245
23	Eastern British Columbia	9	360	10	400	...	...
24	Elgin et Havelock	2	40	...	...	1	20
25	Essex Terminal	...	...	...	...	...	...
26	Grand-Tronc	16,600	479,600	3,779	101,115	1,433	39,040
27	" " (Canada-Atlantique)	1,492	42,910	295	7,950	49	1,290
28	Halifax et Sud-Ouest	94	2,630	226	6,450	2	40
29	Hereford	60	1,800	10	200	...	...
30	International du Nouveau-Brunswick*	...	...	...	...	...	...
31	Inverness Railway and Coal Co.	8	160	29	870	...	...
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	...	3	60	...	...
33	Kent Northern	1	15	...	...	...	...
34	Vallée Kettle	1	25	2	50	...	...
35	Kingston et Pembroke	7	140	43	860	...	...
36	Klondike Mines	...	...	23	345	...	...
37	Lotbinière et Mégantic	2	45	24	720	...	...
38	London et Port Stanley	30	810	3	75	3	90
39	Maine Central	25	750	10	300	...	...
40	Manitoba Great Northern	...	...	...	...	...	...
41	Maritime Coal, Railway and Power Co.	...	...	2	40	...	...
42	Vallée Massawippi	440	8,750	180	3,359	...	...
43	Moncton et Bouctouche	5	100	37	740	...	...
44	Montréal et Atlantique	235	5,905	204	6,110	38	1,020
45	Montréal et Ligne Provinciale	41	730	21	365	...	...
46	Montréal et jonction Vermont	258	7,670	131	3,845	4	80
47	Morrissey, Fernie et Michel	7	280	1	40	...	...
48	Midland Ry. Co., du Manitoba	...	...	...	...	...	...
49	Jonction Napierville	...	...	...	...	...	...
50	Nelson et Fort Sheppard	...	...	...	...	...	...
51	New Brunswick Coal and Ry. Co.	6	160	53	1,430	...	...
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	4	70	41	615	...	...
53	New Westminster Southern	...	...	...	...	...	...
54	Rive-Nord	1	30	1	30	...	...
55	Ottawa et New-York	118	2,360	14	280	...	...
56	Père Marquette	1,287	42,285	121	3,335	33	970
57	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	...	...	1	25	...	...
58	Québec Central	260	6,905	371	9,370	68	1,885
59	Québec et Lac St-Jean	382	12,200	158	4,235	19	455
60	Québec, Montréal et Méridional	1,391	41,730	42	1,050	90	2,700

*Archives détruites par le feu.

terminé le 30 juin 1912—montrant le nombre et la capacité totale.

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Numéro.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
47	910	...	...	...	...	...	...	59	1,180	1
166	7,640	...	...	...	...	277	13,670	1,041	43,425	2
...	...	...	...	...	...	1	15	27	795	3
2	80	...	...	...	...	32	1,600	142	5,965	4
...	...	...	...	...	...	5	125	134	2,960	5
...	...	...	...	...	...	122	3,050	5	125	6
...	...	...	...	4	80	...	...	122	3,050	7
12	240	...	...	...	...	...	...	220	4,280	8
2	40	...	...	...	...	...	...	17	380	9
31	740	29	590	...	...	...	...	1,601	51,720	10
1,230	25,865	54	1,350	144	3,995	49	1,470	11,493	316,810	11
27	430	1	10	3	45	4	40	530	6,415	12
1,020	39,880	10	300	219	6,570	...	...	16,665	511,140	13
205	9,350	...	...	...	...	53	2,120	938	32,610	14
68	1,950	...	...	26	780	69	2,760	746	22,785	15
3,351	154,680	178	8,180	1,501	43,535	1,348	43,535	61,446	1,993,525	16
...	...	...	...	...	...	...	...	14	420	17
...	...	...	...	...	...	...	...	30	450	18
10	400	...	...	...	...	25	875	281	7,515	19
...	...	...	...	...	...	268	6,700	268	6,700	20
269	3,565	...	...	...	...	...	...	299	3,985	21
28	590	...	...	...	...	...	...	430	10,230	22
...	...	...	...	...	...	...	...	19	760	23
...	...	...	...	...	...	...	...	3	60	24
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
5,232	233,610	113	2,190	941	28,120	...	...	28,098	883,675	26
75	2,790	...	...	24	720	...	...	1,933	55,660	27
27	675	1	30	2	60	...	...	352	9,885	28
...	...	...	...	...	...	...	...	70	2,000	29
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30
148	4,440	...	...	...	...	...	...	185	5,470	31
...	...	...	...	...	...	...	...	3	60	32
...	...	...	...	...	...	...	...	1	15	33
...	...	...	...	...	...	1	25	4	100	34
...	...	...	...	...	...	2	40	52	1,040	35
...	...	...	...	...	...	...	...	23	345	36
...	...	...	...	...	...	...	...	26	765	37
45	1,290	...	...	...	...	...	...	81	2,265	38
...	...	...	...	...	...	...	...	35	1,050	39
...	...	...	...	...	...	293	7,325	293	7,325	40
...	...	...	...	...	...	...	...	2	40	41
...	...	...	...	...	...	...	...	620	12,100	42
...	...	...	...	...	...	...	...	42	840	43
...	...	...	...	1	30	...	...	478	13,065	44
4	60	...	...	...	...	...	...	66	1,155	45
21	420	...	...	4	120	1	15	419	12,150	46
50	1,500	...	...	...	...	2	60	60	1,880	47
...	...	...	...	...	...	228	5,700	228	5,700	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	39	975	39	975	50
10	250	...	...	...	...	...	...	69	1,840	51
...	...	...	...	...	...	...	...	45	685	52
...	...	...	...	...	...	79	1,975	79	1,975	53
3	75	...	...	...	...	...	...	5	135	54
...	...	...	...	...	...	...	...	132	2,640	55
599	21,020	...	...	11	325	...	...	2,051	67,935	56
...	...	...	...	...	...	...	...	1	25	57
58	1,740	2	40	8	230	...	...	767	20,170	58
59	1,750	...	...	8	230	...	...	626	18,870	59
...	...	...	...	10	300	...	...	1,533	45,780	60

TABLEAU 14.—Sommaire des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Trucks.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
61	Québec Oriental	....	....	....	....	....	....
62	Quebec Ry. Light and Power Co	31	770	75	1,500	1	20
63	Red Mountain	....	....	....	....	....	....
64	Rutland et Noyan	50	1,500	5	150	2	40
65	Salisbury et Albert	4	60	27	405	1	10
66	Schomberg et Aurora	....	....	13	195	....	....
67	Stanstead, Shefford et Chambly	102	1,940	52	845	1	20
68	Tunnel St-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack	75	1,500	30	600	....	....
70	St-Martin	1	20	6	120	....	....
71	Sydney et Louisburg	16	320	95	2,990	25	730
72	Témiscouata	83	2,120	55	1,210	....	....
73	Témiskaming et Ontario-Nord	147	5,410	465	15,910	10	300
74	Mille Iles	....	....	1	20	....	....
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	179	5,370	68	2,040	10	300
76	Vancouver, Victoria et Oriental	....	....	....	....	....	....
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	....	....	....	....	....	....
78	Victoria et Sidney, C.-B	2	40	15	300	....	....
79	Wabash (en Canada)	560	17,770	25	890	90	2,630
80	Wellington Colliery Ry. Co	5	60	14	280	....	....
81	York et Carleton	....	....	4	60	....	....
	Total final	89,982	2,741,350	22,000	648,010	6,322	178,070

terminé le 30 juin 1912, montrant le nombre et la capacité totale—*Fin.*

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéro.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61
14	280	.....	.....	.....	.....	48	1,440	169	4,010	62
.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	1,025	41	1,025	63
2	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	1,770	64
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	475	65
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	195	66
8	160	.....	.....	1	20	.....	.....	164	2,985	67
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	2,100	69
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	140	70
1,513	30,455	2	30	.....	.....	.....	.....	1,651	34,525	71
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	138	3,330	72
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	622	21,620	73
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	20	74
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	257	7,710	75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,440	36,000	1,440	36,000	76
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	340	78
100	4,540	.....	.....	175	5,250	.....	.....	950	31,080	79
279	9,650	.....	.....	.....	.....	.....	.....	298	9,990	80
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	60	81
14,715	561,175	390	12,720	3,082	90,410	4,427	130,540	140,918	4,362,275	

Tableau 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1912.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS											
		En pierre.				En fer.				En bois.			
		Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.
			Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.									4	615 0	80 0	300 0
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson					3	2,028 0	50 0	1,550 0				
3	Algoma Oriental					1	166 2						
4	Atlantique, Québec et Occidental					23	6,455 0	21 0	761 0				
5	Baie de Quinté					12	1,010 0			1	60 0	60 0	60 0
6	Bedlington et Nelson									1	75 0	75 0	75 0
7	Brandon, Saskatc. et Baie-d'Hudson									1	252 0	252 0	252 0
8	Yukon britannique												
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest					1	69 0	69 0	69 0	31	306 0		65 0
10	Canada Méridional	34	569 3	8 0	60 0	60	6,698 [illegible]	11 0	1,001 6	1	9 6		
11	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial.)					*397	37,106 0	10 0	1,785 0	94	4,583 2	12 6	497 0
12	" " (Ile du P.-Ed.)					45	4,858 4	12 0	252 0	13	2,517 [illegible]	12 0	30 0
13	Canadian Northern					13	11,870 0	52 [illegible]	1,870 0	69	6,426 0	30 0	960 0
14	" Ontario					71	8,942 0	16 0	845 0				
15	" Québec					26	8,[illegible]94 0	57 0	1,416 0				
16	Pacifique Canadien	60	4,205 0	10 0	816 0	*1,174	158,967 0	12 0	7,303 0	636	11,746 0	6 0	409 0
17	Cap-Breton					4	309 0	33 0	370 0				
18	Caraquet									9	4,100 0	50 0	1,650 0
19	Carillon et Grenville									1			
20	Central Ontario					11	1,134 0	34 0	490 0	1	45 0	45 0	45 0
21	Crow's Nest Southern									8	2,254 0	44 6	450 0
22	Cumberland Rly. and Coal Co.					4	20 0			1	18 0		
23	Dominion Atlantic					18	4,074 0	29 0	1,207 0	8	2,263 0	40 0	586 0
24	Colombie-Britannique Orientale												
25	Elgin et Havelock					3	150 0						
26	Grand-Tronc	89	4,698 0	10 0	300 0	*883	97,984 0	8 0	6,594 0	423	15,441 0	8 0	306 0
27	" (Cana la-Atlantique)					76	10,801 0	12 0	2,180 0	50	2,440 0	12 0	196 0
28	Hereford					6	242 0	23 0	71 0	4	637 0	40 0	318 0
29	Halifax et Sud-Ouest	1	50 0	50 0	50 0	62	5,616 3	17 0	403 0	78	1,338 0	17 0	403 0
30	Inverness Railway and Coal Co.					9	525 0	20 0	120 0	5	52 0	8 0	14 0
31	Irondale, Bancroft et Ottawa					1	90 0	90 0	90 0	16	575 0		
32	Kaslo et Slocan									14	2,330 0	6 0	3300

33 Kent Northern	1	30 0	30 0	30 0								
34 Vallée Kettle									3	1,050 0	100 0	550 0
35 Kingston et Pembroke					14	534 0	24 0	105 0	69	603 0	4 0	47 0
36 Klondyke Mines					2	486 11	80 0	406 11				
37 London et Port Stanley					6	1,751 0	55 0	596 0				
38 Lotbinière et Mégantic					1	34 0	34 0	34 0				
39 Manitoba Great Northern									1	419 0	419 0	419 0
40 Maritime Ry., Coal and Power Co.									2	310 0	110 0	200 0
41 Vallée Massawippi	1	12 0	12 0	12 0					10	382 0	10 0	141 0
42 Moncton et Bouctouche									5	899 0		
43 Montréal et Atlantique	1	53 6	53 6	53 6	34	2,963 6	23 0	387 0	2	357 7	125 7	232 0
44 Montréal et Ligne Provinciale					4	129 0	12 0	91 0	15	963 0	8 0	724 0
45 Montréal et jonction Vermont	1	20 0	20 0	20 0	1	286 0	286 0	286 0	1	9 0	9 0	9 0
46 Morrissey, Fernie et Michel									1	900 0	900 0	900 0
47 Midland, du Manitoba					5	370 0	48 0	96 0	1	400 0	400 0	400 0
48 Jonction Napierville					8	255 6	13 0	55 0				
49 Nelson et Fort Sheppard					1	500 0	500 0	500 0	1	80 0	80 0	80 0
50 New Brunswick Coal and Ry. Co.					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
51 N.-Brunswick et Ile du P.-Edouard									7	1,035 0	52 0	350 0
52 New Westminster Southern									1	70 0	70 0	70 0
53 Rive-Nord												
54 Ottawa et New-York					5	2,606 0	40 0	2,236 0				
55 Père Marquette (en Canada)					9	1,755 0	16 0	1,215 6				
56 Phillipsburg Rly. and Quarry Co.												
57 Emb. Princeton, maint. Maine Cent'l					2	721 0	253 0	468 0				
58 Québec Central					63	4,483 9	15 0	646 5				
59 Québec Oriental					1	227 0	227 0	227 0				
60 Quebec Rly., Light and Power Co.					15	1,550 0	13 0	300 0				
61 Québec et Lac St-Jean					28	3,727 0	24 0	220 0				
62 Québec, Montréal et Méridional					17	4,745 0	24 0	965 0				
63 Red Mountain												
64 Rutland et Noyan												
65 Salisbury et Albert					6				8			
66 Schomberg et Aurora												
67 Stanstead, Shefford et Chambly					1	112 0	112 0	112 0	12	437 0	8 0	336 0
68 St-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
69 St-Martin												
70 Sydney et Louisburg					11	567 0	12 0	330 0	1	13 0	13 0	13 0
71 Témiscouata					2	504 6	212 0	292 0				
72 Témiskaming et Ontario-nord	1	200 0	200 0	200 0	16	3,877 5	30 0	800 0				
73 Mille-Iles					5	795 0	103 0	250 0				
74 Toronto, Hamilton et Buffalo					13	1,667 6	13 6	480 0				
75 Vancouver, Victoria et Orientale									19	4,515 0	60 0	418 0
76 Victoria et Sidney												
77 Wabash (en Canada)												
78 York et Carleton												
Total final	189				3,185				1,634			

* Acier.

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS.								CHEVALETS.			
		COMBINAISON.				TOTAL.				—			
		Nombre.	Longueur totale. Pds. Pcs.	Longueur minimum. Pds. Pcs.	Longueur maximum. Pds. Pcs.	Nombre.	Longueur totale. Pds. Pcs.	Longueur minimum. Pds. Pcs.	Longueur maximum. Pds. Pcs.	Nombre.	Longueur totale. Pds. Pcs.	Longueur minimum. Pds. Pcs.	Longueur maximum. Pds. Pcs.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.					4	615 0	80 0	300 0	4	3,420 0	90 0	1,515 0
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	3	991 0	129 0	510 0	6	3,029 0			85	22,458 0	14 0	1,092 0
3	Algoma Oriental					1	166 2			15	3,112 3	26 0	585 0
4	Atlantique, Québec et Occidental					23	6,455 0	21 0	761 0	8	2,927 0	210 0	481 0
5	Baie de Quinté					13	1,070 0						
6	Bedlington et Nelson					1	75 0			12	3,407 0	65 0	767 0
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson					1	252 0			28	3,183 0	56 0	418 0
8	Yukon-Britannique	1	150 0			1	150 0			37	4,732 0	16 0	702 0
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	19	179 0	6 0	12 0	51	554 0			2	1,275 0	575 0	700 0
10	Canada Méridional					95	7,276 11			29	1,099 4	9 2	121 0
	Chemin de fer de l'Etat—												
11	Intercolonial					491	41,689 2			22	9,669 4	41 0	2,964 0
12	Ile du Prince-Edouard					58	5,110 0						
13	Canadian Northern					82	18,296 0			1,737	165,594 0	15 0	3,750 0
14	Canadian Northern, Ontario	24	9,323 0	65 0	1,360 0	95	18,265 0			190	31,436 0	14 0	924 0
15	Canadian Northern, Québec	16	9,273 0	140 0	3,485 0	42	17,867 0			65	8,173 0	10 0	450 0
16	Pacifique Canadien	3	3,303 0	487 0	1,870 0	1,873	178,221 0			1,316	174,292 0	6 0	9,085 0
17	Cap-Breton					4	309 0			1	200 0		
18	Caraquet					9	4,106 0						
19	Carillon et Grenville					1							
20	Central Ontario					12	1,179 0						
21	Crow's Nest Southern					8	2,254 0			34	9,539 0	14 0	1,712 0
22	Cumberland Railway and Coal Co.					5	38 0						
23	Dominion Atlantic					26	6,337 0			29	8,418 0	28 0	350 0
24	Colombie-britannique Oriental									6	552 0	52 0	109 0
25	Elgin et Havelock					3	150 0			6	1,060 0		
26	Grand-Tronc	81	5,030 0	11 0	560 0	1,476	123,153 0			15	1,283 0	24 0	123 0
27	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	5	2,193 0	120 0	1,053 0	131	2,193 0			30	3,805 0	12 0	627 0
28	Halifax et Sud-Ouest					141	7,004 3			52	8,095 0	13 0	804 0
29	Hereford					10	929 0			2	478 0	119 0	359 0
30	Inverness Railway and Coal Co.					14	577 0			14	2,139 0	48 0	420 0
31	Irondale, Bancroft et Ottawa					17	665 0						

32	Kaslo et Slocan					14	2,330 0						
33	Kent Northern					1	30 0						
34	Vallée Kettle					3	1,050 0						
35	Kingston et Pembroke					83	1,137 0						
36	Mines Klondyke					2	486 11			15	2,925 6	32 0	425 0
37	London et Port Stanley					6	1,751 0						
38	Lotbinière et Mégantic					1	34 0			1	600 0		
39	Manitoba Great Northern					1	419 0			64	6,870 0	28 0	592 0
40	Maritime Railway and Coal Co.					2	310 0						
41	Vallée Massawippi					11	394 0			7	873 0	40 0	223 0
42	Moncton et Bouctouche					5	899 0			5	2,290 0		
43	Montréal et Atlantique					37	3,374 7			320	5,623 7	4 6	280 0
44	Montréal et ligne provinciale					19	1,092 0			42	1,229 0	8 0	118 0
45	Montréal et jonction Vermont					3	315 0			7	150 0	14 0	36 0
46	Morrissey, Fernie et Michel					1	900 0			4	80 0	20 0	
47	Midland, de Manitoba					6	770 0			6	3,121 0	182 0	884 0
48	Jonction Napierville					8	255 6						
49	Nelson et Fort Sheppard					2	580 0			43	5,268 0	14 0	504 0
50	New Brunswick Coal and Railway Co.					8	1,113 0			21	4,567 0	40 0	500 0
51	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.					7	1,035 0						
52	New Westminster Southern					1	70 0			11	1,460 0	11 0	542 0
53	Rive Nord												
54	Ottawa et New-York					5	2,606 0			7	626 0	15 0	107 0
55	Père Marquette					9	1,755 0			78	853 0	8 0	245 0
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co.												
57	Emb. de Princeton, maint. Maine Central					2	721 0			1	48 0	48 0	48 0
58	Québec Central					63	4,483 9						
59	Québec Oriental	1	950 0	950 0	950 0	2	2,177 0			1	346 0	346 0	346 0
60	Québec et Lac Saint-Jean					28	3,727 0			17	1,139 0	20 0	260 0
61	Quebec Railway, Light and Power Co.					15	1,550 0						
62	Québec, Montréal et Méridional					17	4,745 0			23	3,890 0	22 0	1,001 0
63	Red Mountain									9	1,597 0	14 0	432 0
64	Rutland et Noyan												
65	Salisbury et Harvey					14							
66	Schomberg et Aurora												
67	Stanstead, Sheppard et Chambly					13	549 0			21	2,396 0	8 0	1,539 0
68	Saint-Laurent et Adirondack					10	1,322 0						
69	St-Martin												
70	Sydney et Louisburg					12	580 0			13	2,180 0		
71	Témiscouata	11	2,041 0	112 0	477 0	13	2,545 0			35	4,556 0	28 0	562 0
72	Témiskaming et Ontario-Nord					17	3,897 0			31	8,712 0	54 0	756 0
73	Mille-Iles					5	795 0						
74	Toronto, Hamilton et Buffalo					13	1,667 6			11	209 3	10 0	80 3
75	Vancouver, Victoria et Oriental					19	4,515 0			157	54,031 0	8 0	4,255 0
76	Victoria et Sidney									6	1,309 0	112 0	475 0
77	Wabash, en Canada												
78	York et Carleton												
	Total final	164				5,172				4,595			

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passages à niveau.			Passages supérieurs.											
					Ponts.			Conduites.			Chevalets.			Total.		
		Nombre.	Garde.	Sans garde.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur de la conduite la plus basse au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.	
						Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	63		63												
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	12	1	11												
3	Algoma Oriental	1		1												
4	Atlantique, Québec et Occidental	58		58												
5	Baie de Quinté	73	2	71	3									3		
6	Bedlington et Nelson	5		5												
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	86		86												
8	Yukon britannique															
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	35		35												
10	Canada Méridional	483	73	410	1	20	4				12	20	1	13	20	1
	Chemins de fer de l'Etat—															
11	Intercolonial	867	138	729	35	18	3							35	18	3
12	Ile du Prince-Edouard	257	9	248	5	16	6							5	16	6
13	Canadian Northern	3,744	12	3,732												
14	Canadian Northern, Ontario	366	39	327	9	22	5				2	22	7	11	22	5
15	Canadian Northern, Québec	219	20	199												
16	Pacifique Canadien	8,719	398	8,321	66	20	4				15	20	9	81	20	0
17	Cap-Breton	16		16												
18	Caraquet	64		64												
19	Carillon et Grenville	10	2	8												
20	Central Ontario	116	1	115												
21	Crows Nest Southern	18	1	17												
22	Cumberland Railway and Coal Co.	14		14												
23	Dominion Atlantic	181	9	172	5	22	0							5	22	0
24	Colombie-Britannique Méridionale															
25	Elgin et Havelock	21		21												
26	Grand-Tronc	3,453	572	2,881	148	18	6	148	17	0	32	16	6	328	16	6
27	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	311	34	277	3	24	6							3	24	6
28	Halifax et Sud-Ouest	287	7	280							1	23	6	1	23	6
29	Hereford	30	1	29												
30	Inverness Railway and Coal Co.	59		59												
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	17		17												

32	Kaslo et Slocan.	1	1						1	22 0	1	22 0
33	Kent Northern.	2		2								
34	Vallée Kettle	11		11								
35	Kingston et Pembroke	56	3	53	1	16 5					1	16 5
36	Mines Klondike	4		4								
37	London et Port Stanley	37	6	31					4	19 0	4	19 0
38	Lotbinière et Mégantic	9		9								
39	Manitoba Great Northern	129		129								
40	Maritime Railway Coal and Power Co.	17		17								
41	Vallée Massawippi	32	4	28	1	17 2					1	17 2
42	Moncton et Bouctouche	21	2	19								
43	Montréal et Atlantique	197	14	183	2	22 6			1	18 9	3	18 9
44	Montréal et ligne provinciale	42	3	39								
45	Montréal et jonction Vermont	16		16								
46	Morrissey, Fernie et Michel	8		8	1	30 0					1	30 0
47	Midland de Manitoba	10	5	5								
48	Jonction Napierville	18	1	17								
49	Nelson et Fort Sheppard	15		15								
50	New Brunswick Coal and Railway Co.	32		32								
51	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.											
52	New Westminster Southern	80		80								
53	Rive Nord	3		3								
54	Ottawa et New-York	69	1	68	1	20 0					1	20 0
55	Père Marquette	232	14	218	1	20 0					1	20 0
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co.											
57	Emb. de Princeton, maintenant Maine Central											
58	Québec Central	133	8	125								
59	Québec Oriental	61		61								
60	Quebec Railway, Light and Power Co.	18		18								
61	Québec et Lac Saint-Jean	111	7	104								
62	Québec, Montréal et Méridional	128	5	123								
63	Red Mountain	10		10								
64	Rutland et Noyan	2		2								
65	Salisbury et Albert	30	2	28								
66	Schomberg et Aurora	11		11								
67	Stanstead, Shefford et Chambly	49	3	46					1	18 7	1	18 7
68	Saint-Laurent et Adirondack	36	7	29					1	20 0	1	20 0
69	St-Martin	21		21								
70	Sydney et Louisburg	56	8	48	2	17 4					2	17 4
71	Témiscouata	44	2	42								
72	Témiskaming et Ontario-Nord	100	4	96	1	26 0					1	26 0
73	Mille Iles	20		20								
74	Toronto, Hamilton et Buffalo	122	35	87	1	19 8			8	20 9	9	19 8
75	Vancouver, Victoria et Oriental	155	14	141								
76	Victoria et Sidney et Terminal Co.	31		31								
77	Wabash.											
78	York et Carleton	11		11								
		21,775	1,468	20,307	286		148		78		512	

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1912—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passages supérieurs. Ponts. Nombre.	Ponts. Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails. Pds.	Pcs.	Conduites. Nombre.	Conduites. Hauteur de la conduite la plus basse au-dessus des rails. Pds.	Pcs.	Chevalets. Nombre.	Chevalets. Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails. Pds.	Pcs.	Total. Nombre.	Total. Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails. Pds.	Pcs.	Tunnels. Nombre.	Tunnels. Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails. Pds.	Pcs.
1	Alberta Railway & Irrigation Co															
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	1									1					
3	Algoma Oriental															
4	Atlantique, Québec et Occidental															
5	Baie de Quinté	2									2					
6	Bedlington et Nelson															
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson															
8	Yukon Britannique															
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	1									1					
10	Canada Méridional	3	18	3							3	18	3	1	18	0
	Chemins de fer de l'Etat:—															
11	Intercolonial	1	22	0							1	22	0	1	22	0
12	Ile du Prince-Edouard															
13	Canadian Northern															
14	Canadian Northern (Ontario)	8	24	0							8	24	0			
15	Canadian Northern (Québec)															
16	Pacifique Canadien	45	19	0	2	24	1	4	22	6	51	19	0	68	14	6
17	Cap-Breton															
18	Caraquet															
19	Carillon et Grenville															
20	Central Ontario															
21	Crow's Nest Southern													1	22	0
22	Cumberland Railway & Coal Co															
23	Dominion Atlantic															
24	Colombie-Britannique Orientale															
25	Elgin et Havelocks															
26	Grand-Tronc	80	21	3	2	21	3	2	21	3	84	21	3			
27	Grand Tronc (Canada Atlantique)	5	20	6							5	20	6			
28	Halifax et Sud-Ouest															
29	Hereford															
30	Inverness Railway & Coal Co	1									1					
31	Irondale, Bancroft et Ottawa															

32	Kaslo et Slocan										
33	Kent Northern										
34	Vallée Kettle										
35	Kingston et Pembroke										
36	Mines, Klondyke										
37	London et Port Stanley										
38	Lotbinière et Mégantic										
39	Manitoba Great Northern										
40	Maritime Coal, Railway & Power Co										
41	Vallée Massawippi										
42	Moncton et Bouctouche										
43	Montréal et Atlantique										
44	Montréal et ligne provinciale										
45	Montréal et jonction Vermont										
46	Morrissey, Fernie et Michel										
47	Jonction Napierville										
48	Nelson et Fort Sheppard										
49	New Brunswick Coal & Railway Co										
50	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard										
51	New Westminster Southern										
52	Rive-Nord										
53	Ottawa et New-York										
54	Père Marquette										
55	Phillipsburg Railway & Quarry Co										
56	Embranchement de Princeton										
57	Québec Central	1	25 0					1	25 0		
58	Québec Oriental										
59	Quebec Railway, Light & Power Co										
60	Québec et Lac St-Jean										
61	Québec, Montréal et Méridional										
62	Red Mountain										
63	Rutland et Noyan										
64	Salisbury et Albert										
65	Schomberg et Aurora										
66	Stanstead, Shefford et Chambly										
67	St-Laurent et Adirondack										
68	St-Martin										
69	Sydney et Louisburg										
70	Tunnel St-Clair									1	16 1¾
71	Témiscouata										
72	Témiskaming et Ontario-Nord										
73	Mille Iles										
74	Toronto, Hamilton et Buffalo	2	18 4					2	18 4	1	19 4
75	Vancouver, Victoria et Oriental	10	21 6					10	21 6	5	22 0
76	Victoria et Sidney										
77	Wabash										
78	York et Carleton										
	Total final	160		4		6		170		78	

TABLEAU 16, A.—Sommaire des accidents aux personnes pour
A.—Accidents résultant de la marche des

PASSAGERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des trains. Tués.	Rupture des trains. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.	Tombés des trains, locomotives ou wagons. Tués.	Tombés des trains, locomotives ou wagons. Blessés.
1	Canada Méridional		3								1
2	Ch. de f. de l'Etat: Intercolonial.						1		3	1	5
	Ile du P.-E.										
3	Can. Northern		2		32					1	1
4	" " Québec		1								
5	Pacifique Canadien	16	44		129		3		1	2	34
6	Crow's Nest Southern										
7	Grand-Tronc	1	20		29					2	9
8	" (Can. Atlantique)									1	
9	Hereford		1								
10	London et Port Stanley										
11	Jonction Napierville				5						
12	Père Marquette, (en Canada)										
13	Québec Central									1	
14	Québec et Lac St-Jean	1									
15	Quebec R'ly, Light & Power Co.										
16	St-Laurent et Adirondack										1
17	Témiskaming et Ontario-Nord									2	
18	Toronto, Hamilton et Buffalo										
19	Vancouver, Victoria et Oriental				7						
20	Wabash, (en Canada)		2		1						
	Total final	18	73		203		4		4	10	51

Accidents aux employés de la poste des messageries, etc.

	Tués.	Blessés.
1. Canada Méridional		5
2. Canadian Northern		1
3. Pacifique-Canadien		16
4. Grand-Tronc		4
5. Vancouver, Victoria et Oriental		7
Total		33

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.
convois, des locomotives ou wagons.

PASSAGERS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.	
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons.						Autres causes.			
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.					
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	6
1	4	....	....	....	1	....	....	....	1	2	15
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
....	4	....	....	....	....	....	....	....	7	1	41
....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	6
1	35	....	....	2	1	1	1	5	45	27	293
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
2	15	4	2	....	1	....	....	2	9	11	85
....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	2
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
....	1	....	....	....	1	....	....	....	1	....	4
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....
....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	8
....	....	....	....	1	....	....	....	....	2	1	5
4	70	4	2	3	4	1	1	7	73	47	485

TABLEAU 16, B.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS SUR

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson		1								
2	Algoma Oriental										
3	Baie de Quinté										
4	Bedlington et Nelson										
5	Canada Méridional		5		3				1		
6	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	1	8	2	2				1		
7	" Ile du P.-E.		1								
8	Canada Northern		10	1	15	1	18		2		
9	" Ontario			1							
10	" Québec		2				1				
11	Pacifique-Canadien	5	79	16	57	5	20	1	4	1	10
12	Crow's Nest Southern										
13	Cumberland Ry. and Coal Co.	1									
14	Dominion Atlantic		1								
15	Grand-Tronc	4	31	5	20	3	14		2		
16	" Canada Atlantique		2								
17	Halifax et Sud-Ouest										
18	Kingston et Pembroke	1	2								
19	London et Port Stanley										1
20	Manitoba Great Northern					1	2				
21	Vallée Massawippi		1		2						
22	Montréal et Atlantique										
23	Montréal et ligne provinciale		6								
24	Montréal et jonction Vermont										
25	Morrisey, Fernie et Michel										
26	New Westminster Southern										
27	Ottawa et New York										
28	Père Marquette en Canada	1	1				1				
29	Québec Central		2								
30	Québec et Lac Saint-Jean		3								
31	Québec Montréal et Méridional		1		8						
32	Quebec Ry., Light and Power Co.,	1	1								
33	Red Mountain										
34	Stanstead, Shefford et Chambly										
35	St-Laurent et Adirondack	1			1						
36	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.)	1	3								
37	Témiscouata	1	1								
38	Témiskaming et Ontario-Nord		1		4						
39	Toronto, Hamilton et Buffalo		2								
40	Vancouver, Victoria et Oriental		5			1	5		1		
41	Victoria et Sidney					1	1				
42	Wabash, en Canada		5			1					1
	Total final	17	174	25	112	13	62	1	11	1	12

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.
des convois, des locomotives ou wagons.

LES CONVOIS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipe.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	3	1
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2
......	1	......	......	......	......	......	......	......	2	......	3	3
......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	4
1	6	......	1	......	3	......	......	......	4	1	23	5
1	9	1	4	1	......	1	2	......	2	7	28	6
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	7
1	21	......	12	1	3	......	1	2	25	6	107	8
......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	1	1	9
......	5	......	2	......	......	......	......	......	2	......	12	10
10	92	3	44	9	25	1	11	2	161	53	503	11
......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2	12
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	13
......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2	14
5	49	2	9	4	18	1	4	2	74	26	221	15
......	4	......	1	2	......	......	......	......	3	2	10	16
......	......	......	2	......	......	......	......	1	......	1	2	17
......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1	3	18
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	19
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2	20
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	21
......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2	22
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	7	23
......	2	......	......	1	......	......	......	......	1	1	3	24
......	......	......	3	......	......	......	......	......	......	......	3	25
......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	26
......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	27
......	......	......	1	......	......	......	1	......	2	1	6	28
......	......	......	3	......	......	......	......	......	......	......	5	29
......	......	......	2	1	......	......	......	......	2	1	7	30
......	1	......	1	......	......	......	......	......	6	......	17	31
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1	32
......	......	......	1	......	......	......	......	......	2	......	3	33
......	3	......	1	......	1	......	......	......	1	......	6	34
......	1	......	1	......	......	......	......	......	4	1	7	35
1	2	......	......	......	......	......	......	......	3	2	8	36
......	......	......	......	......	......	......	......	......	6	1	7	37
1	...	......	3	......	......	......	......	1	1	2	9	38
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	39
......	1	......	1	......	......	......	1	......	7	1	21	40
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1	41
......	6	1	4	......	2	......	2	1	11	3	31	42
20	208	7	98	19	53	3	22	9	326	115	1,078	

TABLEAU 16, C.—Sommaire des accidents aux personnes
A.—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS SUR

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant les wagons. Tués.	Attelant ou dételant les wagons. Blessés.	Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture de convois. Tués.	Rupture de convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.
1	Bedlington et Nelson										
2	Canada Méridional						1				
3	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)										
4	" " (Ile du P.-E.)										
5	Canadian Northern				2		4				
6	" " Ontario										
7	Pacifique-Canadien		1	1	2		13			1	5
8	Dominion Atlantic										
9	Grand-Tronc		6	1			2				
10	" (Canada-Atlantique)										
11	Manitoba Great Northern										
12	Montréal et Atlantique										
13	Québec, Montréal et Méridional				1						
14	Sydney et Louisburg										
15	Témiskaming et Ontario-Nord										
16	Toronto, Hamilton et Buffalo										
17	Vancouver, Victoria et Oriental										
18	Wabash										
	Total final		7	2	5		20			1	5

TABLEAU 16, D.—EMPLOYÉS—AIGUILLEURS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant Tués	Attelant Blessés	Collisions Tués	Collisions Blessés	Déraillements Tués	Déraillements Blessés	Rupture Tués	Rupture Blessés	Locomotives Tués	Locomotives Blessés
1	Canada Méridional										
2	Canadian Northern										
3	Pacifique-Canadien	1	12	1	1	1			1		
4	Grand-Tronc		2		1						
5	" (Canada-Atlantique)										
6	Québec et Lac St-Jean		2								
7	Sydney et Louisburg		1								
8	Wabash										
	Total final	1	17	1	2	1			1		

TABLEAU 16, E.—EMPLOYÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant Tués	Attelant Blessés	Collisions Tués	Collisions Blessés	Déraillements Tués	Déraillements Blessés	Rupture Tués	Rupture Blessés	Locomotives Tués	Locomotives Blessés
1	Canada Méridional										
2	Pacifique-Canadien										
3	Grand-Tronc						1				
4	Toronto, Hamilton et Buffalo										
	Total final						1				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident. des convois, locomotives ou wagons.

LES VOIES.

Nature de l'accident.										Total.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
	1										1	1
	3			1	3					1	7	2
	1			1						1	1	3
			1								1	4
1	1		2		7					1	16	5
								1	4	1	4	6
3	10	2	4	19	26		5	1	40	27	106	7
	1			1						1	1	8
1	6		1	6	8			3	20	11	43	9
					2						2	10
	1										1	11
				1						1		12
									1		2	13
									4		4	14
								1		1		15
1	1		1		2					1	4	16
	1				2				1		4	17
				1	3					1	3	18
6	26	2	9	30	53		5	6	70	47	200	

ET GARDIENS DES CROISEMENTS.

									1		1	1
									1		1	2
	8		6	2	5		2		9	5	44	3
	2		1	3	4		1		3	3	14	4
					1						1	5
					2						4	6
											1	7
									1		1	8
	10		7	5	12		3		15	8	67	

DES GARES.

									1		1	1
	2	1		2	1				10	3	13	2
					1				1		3	3
			1								1	4
	2	1	1	2	2				12	3	18	

TABLEAU 16, F.—Sommaire des accidents pour
A.—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant des wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada Méridional										
2	Ch. de fer de l'Etat : Ile du P.-E.										
3	Canadian Northern				1						
4	Canadian Northern (Ontario)										
5	Canadian Northern (Québec)										
6	Pacifique-Canadien				2				1		
7	Grand-Tronc		3								
8	Morrissey, Fernie et Michel										
9	Québec Central										
10	Wabash		1								
	Total final		4		3				1		

TABLEAU 16, G.—EMPLOYÉS

1	Canadian Northern						1				
2	Pacifique-Canadien						1			1	
3	Grand-Tronc										
	Total final						2			1	

TABLEAU 16, H.—EMPLOYÉS—

1	Canada Méridional										
2	Ch. de fer de l'Etat : Intercolonial		1				2				
3	Canadian Northern						1				
4	Canadian Northern (Ontario)										
5	Canadian Northern (Québec)										
6	Pacifique-Canadien		5	1	17	1	2				
7	Grand-Tronc				2		1				
8	Grand-Tronc (Can. Atlantique)										
9	Kingston et Pembroke										
10	Québec et Lac Saint-Jean										
11	Sydney et Louisburg										
12	Toronto, Hamilton et Buffalo										
13	Wabash										
	Total final		6	1	19	1	6				

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.
des convois, locomotives ou wagons.

DES ATELIERS.

Nature de l'accident.										Total.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
.....	.....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	1
.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	3
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	4
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	5
1	1	....	....	4	5	....	1	3	23	8	33	6
...	7	....	1	3	7	....	....	1	7	4	25	7
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	8
.....	.....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	9
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	1	10
1	10	....	1	8	13	....	1	4	35	13	68	

DU TÉLÉGRAPHE.

.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	1
.....	.....	....	....	1	....	....	....	....	1	2	2	2
.....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	3
.....	1	....	....	1	1	....	....	....	2	2	6	

AUTRES EMPLOYÉS.

.....	.....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	3	1
1	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3	2
.....	8	....	1	2	....	....	....	....	1	2	11	3
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	4
.....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	5
2	7	5	11	12	26	....	2	2	38	23	108	6
.....	1	....	....	....	7	....	....	....	18	....	29	7
.....	1	....	....	....	....	....	....	....	4	....	5	8
1	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	9
.....	.....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	10
.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	11
.....	.....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	12
.....	.....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	13
4	18	5	13	14	38	......	2	2	67	27	169	

TABLEAU 16, I.—Sommaire des accidents aux personnes pour
A.—Accidents résultant de la marche

AUTRES PERSONNES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démols. Tués.	Locomotives ou wagons démols. Blessés.	Tombés des convois, locomotives ou wagons. Tués.	Tombés des convois, locomotives ou wagons. Blessés.
1	Canada Méridional										
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	1	1		3						3
3	Can. Northern		2	1							1
4	" Ontario										
5	" Québec										
6	Pacifique-Canadien									7	11
7	Central Ontario										
8	Crow's Nest Méridional										
9	Dominion Atlantic										
10	Grand-Tronc									1	4
11	" (Can.-Atlantique)									1	
12	Halifax et Sud-Ouest										
13	Hereford										
14	Kingston et Pembroke										
15	London et Port Stanley										1
16	Montréal et Atlantique										1
17	Morrissey, Fernie et Michel										
18	Père Marquette										
19	Québec Central										
20	Québec et Lac St-Jean										
21	Québec, Montréal et Méridional										
22	Sydney et Louisburg										
23	Témiskaming et Ontario-Nord			1	1						
24	Toronto, Hamilton et Buffalo										
25	Vancouver, Victoria et Oriental										
26	Victoria et Sydney										
27	Wabash										
	Total final	1	3	2	4					9	21

TABLEAU 16, J.—AUTRES PERSONNES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démols. Tués.	Locomotives ou wagons démols. Blessés.	Tombés des convois, locomotives ou wagons. Tués.	Tombés des convois, locomotives ou wagons. Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson										
2	Canada Méridional										
3	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial									1	1
4	Ile du P.-E.										
5	Can. Northern										1
6	" Ontario										
7	" Québec										
8	Pacifique-Canadien	2	4	1	2	1	1			1	4
9	Dominion Atlantic										
10	Grand-Tronc		1								
11	" (Can.-Atlantique)										
12	Halifax et Sud-Ouest										
13	Père Marquette										
14	Québec Central										
15	Québec et Lac St-Jean										
16	St-Laurent et Adirondack										
17	Sydney et Louisburg										
18	Témiskaming et Ontario-Nord										
19	Toronto, Hamilton et Buffalo										
20	Vancouver, Victoria et Oriental										
21	Wabash										
	Total final	2	5	1	2	1	1			2	6

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.
des convois, locomotives ou wagons.

EMPIÉTANT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.										Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention à la loi.		
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
......	1	......	......	......	......	5	4	......	......	5	5	1
......	3	......	2	3	5	9	3	......	......	13	20	2
1	3	......	......	7	1	8	9	1	1	18	17	3
......	......	4	1	......	......	......	......	......	......	4	1	4
......	......	1	......	......	......	3	......	......	......	4	......	5
11	7	6	4	4	5	62	34	6	12	96	73	6
......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	7
......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1	8
......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	9
1	11	31	18	2	5	28	13	10	3	73	54	10
......	......	......	2	......	......	1	......	......	......	2	2	11
......	1	......	......	2	......	1	......	......	......	3	1	12
......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2	13
......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	1	1	14
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	16
......	......	......	......	......	......	1	1	......	......	1	1	17
......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	......	18
......	......	......	......	......	......	3	1	......	......	3	1	19
......	1	......	......	......	......	......	1	......	......	......	2	20
......	......	......	......	1	2	......	......	......	......	1	2	21
......	1	......	......	......	......	......	1	......	......	......	2	22
......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	3	1	23
......	......	......	......	......	......	2	1	......	......	2	1	24
......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1	25
......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1	......	26
......	......	......	......	1	......	2	2	......	......	3	2	27
13	29	44	28	21	19	128	72	17	17	235	193	

NON SUR LA VOIE.

......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2	1
......	......	2	2	......	......	......	......	......	1	2	3	2
......	2	2	7	......	......	......	......	......	......	3	10	3
......	......	1	......	......	......	......	1	......	......	1	1	4
......	1	......	3	......	2	......	......	......	......	......	7	5
......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	6
......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	7
1	9	13	17	3	5	3	9	4	12	29	63	8
......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	1	1	9
......	......	5	13	......	1	2	......	......	......	7	15	10
......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	11
......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	12
......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	......	13
......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	2	14
......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	......	3	16
......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	17
......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1	18
......	......	......	1	......	......	1	......	......	1	1	2	19
......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	1	1	20
......	......	......	4	......	1	......	......	......	......	......	5	21
1	12	27	54	4	9	6	11	4	20	48	120	

TABLEAU 16, K.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B —Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS DES GARES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Manutention des marchandises.		Maniements des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wag. immob.		Autres causes.		Total des accidents aux employés de gares.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canada Méridional	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3	Chemin de fer de l'Etat—Ile du P.-E.	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1
4	Canadian Northern	....	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
5	" " Québec	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
6	Pacifique-canadien	1	74	....	7	1	32	....	4	....	15	2	132
7	Grand-Tronc	....	2	....	....	....	1	....	....	....	3	....	6
8	" (Canada-Atlantique)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Ottawa et New-York	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
10	Père Marquette	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
11	Québec Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Québec et Lac St-Jean	....	4	....	....	....	....	....	....	....	1	....	5
13	Témiscouata	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
14	Mille Iles	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
15	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4
16	Vancouver, Victoria et Oriental	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
17	Wabash	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total final	1	99	....	8	1	33	....	4	....	19	2	163

TABLEAU

EMPLOYÉS—CANTONNIERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Manutention des marchandises. Tués.	Blessés.	Maniements des outils. Tués.	Blessés.	Manutention des fournitures. Tués.	Blessés.	Montant à bord. Tués.	Blessés.	Autres causes. Tués.	Blessés.	Total. Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson	....	....	....	3	....	1	....	....	....	....	....	4
2	Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
3	Canada Méridional	....	....	....	4	....	6	....	....	....	8	....	18
4	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
5	" " Ile du P.-E.	....	1	....	2	....	1	....	1	....	2	....	7
6	Canadian Northern	....	....	....	5	....	16	....	....	....	10	....	31
7	" " Québec	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	....	7
8	Pacifique-Canadien	....	2	1	47	....	57	....	....	1	109	2	215
9	Crow's Nest Méridional	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	2
10	Grand-Tronc	....	1	....	4	....	1	....	....	....	6	....	12
11	" (Canada-Atlantique)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Hereford	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2
13	London et Port Stanley	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1
14	Manitoba Great Northern	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
15	Montréal et Atlantique	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
16	Nelson et Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
17	New Westminster Méridional	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1
18	Ottawa et New-York	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	Père Marquette	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1
20	Québec et Lac St-Jean	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2
21	St-Laurent et Adirondack	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1
22	Témiscouata	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	8
23	Témiskaming et Ontario-Nord	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
24	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1
25	Vancouver, Victoria et Méridional	....	....	....	....	....	4	....	....	....	6	....	10
26	Wabash	....	....	1	1	....	5	....	....	....	....	1	6
	Total final	....	5	2	70	....	96	....	1	1	162	3	334

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES ATELIERS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux employés des ateliers.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descendant des locomotives ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			9		3						12	1
			17		1		2		6		26	2
			3								3	3
			26		13		2		30		71	4
			2						32		34	5
	13		53		13		2		78		159	6
	5		22	1	6		1	1	19	2	53	7
									1		1	8
					1				1		2	9
			3		1				2		6	10
								1		1		11
							1		22		23	12
									3		3	13
												14
			2		2						4	15
			1								1	16
					4				3		7	17
	18		138	1	44		8	2	197	3	405	

16, L.

EMPLOYÉS—AUTRES EMPLOYÉS.

Manut. march. Tués	Blessés	Outils Tués	Blessés	Fournitures Tués	Blessés	Montant Tués	Blessés	Autres Tués	Blessés	Total Tués	Blessés	Numéro
			4				2		1		7	1
												2
	1		9		7		2		12		31	3
		1	1		1			1	1	2	3	4
			4				3		1		8	5
	7		2		6				7		22	6
	1		2		4			1	8	1	15	7
1	44	2	37		28		10	5	166	8	285	8
												9
			2		1		2		2		7	10
									1		1	11
												12
												13
												14
	1				1				3		5	15
									2		2	16
					1						1	17
	1		1								2	18
												19
			1						1		2	20
									2		2	21
												22
	2								2		4	23
									1		1	24
			1		1		1		4		7	25
			3		3		1		4		11	26
1	57	3	67		53		21	7	218	11	416	

TABLEAU 16, M.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

PASSAGERS ET

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre d'accident. Manutention des marchandises. Tués.	Manutention des marchandises. Blessés.	Maniement des outils, machines, etc. Tués.	Maniement des outils, machines, etc. Blessés.	Manutention des fournitures, etc. Tués.	Manutention des fournitures, etc. Blessés.	Montant à bord ou descendant des locomot. ou wagons immobiles. Tués.	Montant à bord ou descendant des locomot. ou wagons immobiles. Blessés.	Autres causes. Tués.	Autres causes. Blessés.
1	Canada Méridional	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
2	Ch. de fer de l'Etat, Intercolonial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Can. Northern (Québec)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
4	Pacifique-Canadien	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	3
5	Temiskaming et Ontario-Nord	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	Toronto, Hamilton et Buffalo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Total final	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	6

l'exercice terminé le 30 juin 1912, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, des locomotives, ou wagons.

ET AUTRES PERSONNES.

Total des accidents aux voyageurs.		Genre d'accident.										Total des accidents aux autres personnes.		Numéro.
		Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	2	......	......	......	.....	.....	......	......	....	.....	......	....	......	
....	....	......	......	......	......	.....	......	.....	......	......	1	....	1	
....	1	....	..	....	......	......	......	......	......	....	......	....	....	
1	5	......	1	......	.....	1	.....	1	2	1	9	3	12	
....	....	....	1	......	...	.....	.....	.....	......	......	2	....	3	
....	....	.....	....	......	....	......	...	.....	......	.....	1	....	1	
1	8	......	2	......	.....	1	......	1	2	1	13	3	17	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 1.—Sommaire des chemins, milles parcourus,

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		VOIES.				
	Nom du chemin de fer.	Longueur des chemins, première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
1	Urbain de Berlin	3·20	·78	3·98	·41	4·39
2	Berlin et Northern	2·40	....	2·40	·10	2·50
3	Brantford et Hamilton	23·00	....	23·00	....	23·00
4	Colombie-Britannique	200·22	59·40	259·62	27·59	287·21
5	Municipal de Calgary	42·00	10·00	52·00	1·00	53·00
6	Cap-Breton	30·52	....	30·52	1·05	31·57
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	38·94	....	38·94	6·00	44·94
8	Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
9	Edmonton Radial	27·50	....	27·50	·50	28·00
10	Galt, Preston et Hespeler	17·81	1·36	19·17	2·25	26·42
11	Grande Vallée	38·29	1·95	40·24	....	40·24
12	Guelph Radial	8·00	....	8·00	·33	8·33
13	Halifax Tramway	5·41	8·44	13·85	1·06	14·91
14	Hamilton et Dundas	7·00	....	7·00	....	7·00
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	....	22·00	....	22·00
16	Hamilton Radial	25·00	8·69	33·69	....	33·69
17	Urbain d'Hamilton	22·00	....	22·00	....	22·00
18	Hull	14·12	10·60	24·72	1·12	25·84
19	International Transit Co	3·68	....	3·68	·22	3·90
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	8·00	....	8·00	....	8·00
21	Comté de Lévis	10·25	....	10·25	....	10·25
22	Urbain de London	25·73	6·79	32·52	·73	33·25
23	London et Lac Erié	27·50	....	27·50	1·50	29·00
24	Moncton Tramway	2·06	....	2·06	....	2·06
25	* Montréal Parc et Ile	29·37	16·03	45·40	4·68	50·08
26	* Urbain de Montréal	76·67	60·10	136·77	17·59	154·36
27	* Montreal Terminal	18·22	4·28	22·50	6·55	29·05
28	Montréal et Sud	9·10	....	9·10	....	9·10
29	Moose Jaw	6·00	1·50	7·50	·50	8·00
30	Urbain de Nelson	1·25	....	1·25	....	1·25
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
32	Niagara, St-Catharines et Toronto	47·76	....	47·76	8·39	56·15
33	Nipissing Central	5·01	·27	5·28	·10	5·38
34	Oshawa	7·81	....	7·81	3·64	11·45
35	Ottawa	23·56	21·42	44·98	·50	45·48
36	Peterborough Radial	6·04	....	6·04	·47	6·51
37	Comté de Pictou	7·90	....	7·90	·20	8·10
38	Port Arthur et Fort William	25·33	....	25·33	....	25·33
39	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	17·22	....	17·22	....	17·22
40	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	36·63	....	36·63	....	36·63
42	Sarnia	8·25	....	8·25	1·00	9·25
43	Sherbrooke	9·00	....	9·00	·53	9·53
44	* St-Jean	12·50	6·50	19·00	....	19·00
45	St-Stephen	4·00	....	4·00	....	4·00
46	St-Thomas	7·00	....	7·00	....	7·00
47	Suburban Transit Co. (Winnipeg)	19·61	....	19·61	....	19·61
48	Urbain de Toronto	57·98	55·39	113·37	7·07	120·44
49	Toronto Suburban	9·84	....	9·84	·42	10·26
50	Toronto et York Radial	72·43	....	72·43	9·57	82·00
51	Windsor, Essex and Lake Shore	36·16	....	36·16	3·90	40·06
52	Winnipeg	79·95	....	79·95	....	79·95
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	21·44	....	21·44	....	21·44
54	Yarmouth	3·00	....	3·00	....	3·00
	Total	1,308·17	294·50	1,602·67	120·84	1,723·51

raits des rapports de l'année dernière.

ELECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1912.

7	8	9	10	11	12	13	14	
	Milles parcourus.			Voyageurs transportés.			Marchandi. transport.	
Voies affermées.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures marc., postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
...	115,134	...	115,134	873,432	21,877	895,309	...	1
...	32,000	...	32,000	191,992	...	191,992	...	2
...	293,817	29,538	323,355	486,329	...	486,329	4,978	3
140·66	9,899,505	905,027	10,804,532	62,154,166	...	62,154,166	256,083	4
...	1,643,328	...	1,643,328	11,578,130	1,363,400	12,941,530	...	5
...	601,375	20,765	622,140	4,044,092	393,580	4,437,672	...	6
...	224,481	39,270	263,751	374.816	...	374,816	71,347	7
...	196,999	20,029	217,028	411,016	...	411,016	...	8
...	952,473	581	953,054	8,385,178	1,180,453	9 565,631	...	9
...	250,077	39,565	289,642	1,110,725	...	1,110,725	153,729	10
...	402,386	...	402,386	1,338,776	48,346	1,387,122	264	11
...	272,000	7,000	279,000	820,836	69,497	890,333	7,000	12
...	915,239	...	915,239	5,428,495	396, 62	5,825,057	...	13
...	133,021	98	133,119	645,059	...	645,059	227	14
...	316,022	48,878	364,900	632,341	...	632,341	64,160	15
...	535.951	21,819	557,770	2,289,947	...	2,289.947	11,951	16
...	1,817,946	...	1,817,946	12,322,744	3,264,274	15,587,018	...	17
1·82	790,651	28,864	819,315	2,028,249	103,000	2,131,249	5,719	18
...	291,829	...	291,829	1,957,225	...	1,957,225	...	19
...	199,680	...	199,680	856,540	144,364	1,000,904	...	20
...	371,760	...	371,760	1,448,541	351,152	1,799,693	...	21
...	1,452,351	...	1,452,351	7,908,572	1,225,148	9,133,720	...	22
...	363,980	42,454	406,434	637,056	22,501	659,557	6,995	23
...	35,476	...	35,476	145,025	...	145,025	...	24
...	1,326,478	21,579	1,358,157	4,999,336	911,843	5,911,179	111,005	25
8·64	15,946,181	171,217	16,117,398	115,445,205	39,622,452	155,067,657	100,000	26
...	616,280	62,363	678,643	1,917,795	114,750	2,032,545	91,302	27
...	268,697	...	268,697	1,354,510	...	1,354,510	...	28
...	216,024	...	216,074	793,486	...	793,486	...	29
2·12	53,664	...	53,664	308,823	...	308,823	...	30
...	316,683	...	316,683	1,339,458	...	1,339,458	15,833	31
...	947,859	...	947,859	3,499,613	21,936	3,521,549	261,390	32
...	146,874	...	146,874	715,315	...	715,315	...	33
...	35,454	26,254	61,708	197,931	...	197,931	127,388	34
2·22	4,362,104	4,180	4,366,284	20,891,122	6,963,707	27,854,829	...	35
...	256,182	...	256,182	864,783	127,135	991,918	...	36
...	130.608	5,054	135,662	1,171,470	...	1,171,470	...	37
...	948,900	...	948,900	4,541,011	291,453	4,832,464	49,827	38
...	1,782,928	...	1,782,928	8,785,995	2,719,100	11,505,095	4,500	39
...	397,412	...	397,412	1,445,165	...	1,445,165	...	40
...	923.257	...	923,257	3,769,603	504,170	4,273,773	...	41
...	143,990	...	143,990	878,765	...	878,765	...	42
...	423.200	...	423,200	1,064,003	197,988	1,261,991	...	43
...	1,003,454	...	1,003,454	4,330,339	1,572,930	5,903,269	...	44
3·00	183,960	...	183,960	617,091	23.157	640,248	...	45
...	281,700	...	281,700	470,609	111,304	581,913	...	46
...	304,900	...	304,900	973.663	...	973,663	...	47
...	18,543.297	...	18,543,297	128,317.403	52,173,980	180,491,383	...	48
...	248,675	...	248.675	1,462,656	82,259	1,544,915	...	49
...	1,176.376	88,317	1,264,693	4,532,504	...	4,532,504	60,490	50
...	273,380	85,223	358,603	419,786	13,109	432,895	26,781	51
...	6,801.865	...	6,801,865	45,181,690	11,418,393	56,600,083	...	52
...	170,200	...	170,200	355,576	...	355.576	4,556	53
...	63,976	...	63,976	151,694	...	151,694	...	54
158·46	80,402,089	1,667,975	82,070,064	488,865,682	125,453,820	614,319,502	1,435,525	

TABLEAU 2.—Sommaire du capital

Numéro.	1	2	3	4
		Actions.		
	Nom du chemin de fer.	Montant courant.	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du chemin de fer. 100 x Col. 2. Col. 12.
		$ c.	$ c.	
1	Urbain de Berlin	.....	.....	.....
2	Berlin et Nord	17,400 00	5,780 00	88·78
3	Brantford et Hamilton	300,000 00	13,044 00	31·23
4	Colombie-britannique [1]	11,680,000 00	.....	50·35
5	Calgary Municipal	.....	.....	.....
6	Cap-Breton [1]	1,359,000 00	114,975 00	58·00
7	Ligne affermée :—Sydney et Glace Bay	500,000 00	26,738 00	55·00
8	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	760,600 00	16,925 00	48·70
9	Urbain de Cornwall	200,000 00	30,769 00	100·00
10	Edmonton Radial	.....	.....	.....
11	Galt, Preston et Hespeler	49,850 00	2,799 00	8·42
12	Grande Vallée[2]	1,100,000 00	27,208 00	60·00
13	Guelph Radial	138,000 00	17,250 00	100·00
14	Halifax Tramway	1,400,000 00	93,897 00	70·00
15	Hamilton et Dundas	100,000 00	14,286 00	50·00
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	235,000 00	10,682 00	61·03
17	Hamilton Radial	111,150 00	4,446 00	41·00
18	Urbain de Hamilton	914,000 00	41,545 00	64·64
19	Hull	292,000 00	19,160 00	100·00
20	International Transit Co	150,000 00	38,462 00	34·77
21	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	83,100 00	10,387 00	45·60
22	Comté de Lévis	382,600 00	37,327 00	71·69
23	Urbain de London	556,000 00	17,108 00	49·00
24	London et Lac Erié	2,000,000 00	68,965 00	74·00
25	Moncton Tramways	1,000,000 00	485,437 00	76·10
26	Montréal Parc et Ile[2]	1,035,900 00	20,685 00	50·27
27	Urbain de Montréal [2]	10,000,000 00	68,625 00	99.34
28	Montreal Terminal [2]	1,000,000 00	34,423 00	62.00
29	* Mt. McKay et Kakabeka Falls	115,900 00	.....	100·00
30	Montréal et Comtés du Sud	500,000 00	54,945 00	100·00
31	Moose Jaw	413,200 00	51,652 00	100·00
32	Urbain de Nelson	34,639 00	10,263 00	45·31
33	Niagara Falls, Parc et rivière	.....	.....	.....
34	Niagara, St. Catharines et Toronto	925,000 00	17,241 00	46·30
35	Nipissing Central	530,000 00	100,000 00	100·00
36	Oshawa	40,000 00	3,493 00	33·80
37	Ottawa	1,876,900 00	41,270 00	78·97
38	Peterborough Radial	100,000 00	16,447 00	47·00
39	Comté de Picton	300,000 00	37,037 00	50·00
40	Port Arthur et Fort William	.....	.....	.....
41	Quebec Railway, Light and Power Co [1]	3,250,000 00	62,960 00	55·00
42	Sandwich, Windsor et Amherstburg	297,600 00	8,236 00	37·74
43	Sarnia	90,000 00	9,730 00	53 00
44	Sherbrooke [1]	1,000,000 00	111,111 00	48·00
45	St-Jean [2]	800,000 00	42,105 00	44·41
46	St-Stephen	50,000 00	7,142 00	33·33
47	St-Thomas	.....	.....	.....
48	Suburban Rapid Transit (Winnipeg)	100,000 00	5,258 00	16·67
49	Urbain de Toronto	10,999,176 00	189,468 00	74·16
50	Toronto Suburban	1,500,000 00	17,308 00	36·10
51	Toronto et York Radial	2,000,000 00	24,390 00	54·95
52	Windsor, Essex et Lake Shore	750,000 00	18,750 00	50·00
53	Windsor et Tecumseh	100,000 00	.....	34·60
54	Winnipeg [1]	9,526,703 00	119,084 00	65·60
55	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	111,500 00	5,210 00	22·00
56	Yarmouth	54,500 00	18,167 00	81·10
	Total	70,829,118 00	.....	.....

[1] Capital général de cie. Light, Power, &c. [2] Chiffres extraits du rapport de l'an dernier.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1912.

5	6	7	8	9	12	13	
DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.			DETTE GAR. PAR DES OBLIG.		SOMMAIRE.		
			Désignation.				
Montant courant. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de voie.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 5 / Col. 12.	Obligations.	Valeurs diverses.	Total, capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de voie.	Numéro.
$ c.	$ c.	Pour cent.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	
125,899 00	28,678 00	100·00	114,153 00	11,746 00	125,899 00	28,678 00	1
2,200 00	731 00	11·22	2,202 00	...	19,600 00	6,531 00	2
660,000 00	28,695 00	69·77	660,000 00	...	960,000 00	41,739 00	3
11,522,383 00	...	49·65	11,522,383 00	...	23,202,383 00	...	4
1,000,000 00	37,735 00	100·00	1,000,000 00	...	1,000,000 00	37,735 00	5
988,000 00	83,587 00	42·00	988,000 00	...	2,347,000 00	198,562 00	6
411,000 00	21,978 00	45·00	411,000 00	...	911,000 00	48,716 00	7
800,000 00	17,801 00	51·30	800,000 00	...	1,560,600 00	34,726 00	8
...	...	...	...	...	200,000 00	30,769 00	9
1,573,970 00	56,213 00	100·00	1,573,970 00	...	1,573,970 00	56,213 00	10
541,852 00	30,424 00	91·58	15,000 00	526,852 00	591,702 00	33,223 00	11
688,800 00	17,036 00	40·00	688,800 00	...	1,788,800 00	44,244 00	12
...	...	...	...	...	138,000 00	17,250 00	13
600,000 00	40,241 00	30·00	600,000 00	...	2,000,000 00	134,138 00	14
100,000 00	14,286 00	50·00	100,000 00	...	200,000 00	28,572 00	15
150,000 00	6,818 00	38·98	150,000 00	...	385,000 00	17,500 00	16
160,000 00	6,400 00	59·00	160,000 00	...	271,150 00	10,846 00	17
500,000 00	22,727 00	35·36	500,000 00	...	1,414,000 00	64,272 00	18
...	...	...	...	...	292,000 00	19,160 00	19
280,000 00	72,146 00	65,23	280,000 00	...	430,000 00	110,608 00	20
99,250 00	12,406 00	54·40	99,250 00	...	182,350 00	22,793 00	21
151,100 00	14,741 00	28·31	151,100 00	...	533,700 00	52,068 00	22
577,000 00	17,754 00	51·00	577,000 00	...	1,133,000 00	34,862 00	23
700,000 00	24,138 00	26·00	700,000 00	...	2,700,000 00	93,103 00	24
315,000 00	152,912 00	23·90	315,000 00	...	1,315,000 00	638,349 00	25
1,025,000 00	20,467 00	49·73	1,025,000 00	...	2,060,900 00	41,152 00	26
4,421,863 00	30,345 00	30·66	4,420,000 00	1,863 00	14,421,863 00	98,970 00	27
613,000 00	21,101 00	38·00	613,000 00	...	1,613,000 00	55,524 00	28
...	...	...	...	...	115,900 00	...	29
...	...	...	...	...	500,000 00	54,945 00	30
...	...	...	...	...	413,200 00	51,652 00	31
41,803 00	12,386 00	54·69	34,761 00	7,042 00	76,442 00	22,649 00	32
600,000 00	50,378 00	100·00	600,000 00	...	600,000 00	50,378 00	33
1,073,000 00	20,000 00	53 70	1,073,000 00	...	1,998,000 00	37,241 00	34
...	...	...	...	...	530,000 00	100,000 00	35
78,452 00	6,852 00	66·20	78,452 00	...	118,452 00	10,345 00	36
500,000 00	10,993 00	21·03	500,000 00	...	2,376,900 00	52,263 00	37
112,668 00	18,531 00	53·00	50,000 00	62,668 00	212,668 00	34,978 00	38
300,000 00	37,037 00	50·00	300,000 00	...	600,000 00	74,074 00	39
1,062,451 00	41,939 00	100·00	1,062,451 00	...	1,062,451 00	41,939 00	40
2,513,434 00	47,821 00	45·00	2,500,000 00	13,434 00	5,763,434 00	110,781 00	41
490,000 00	13,588 00	62.26	490,000 00	...	787,000 00	21,824 00	42
80,000 00	8,648 00	47·00	80,000 00	...	170,000 00	18,378 00	43
1,048,500 00	116,500 00	52·00	1,048,500 00	...	2,048,500 00	227,611 00	44
1,000,000 00	52,631 00	55·59	1,000,000 00	...	1,800,000 00	94,736 00	45
100,000 00	14,284 00	66·67	100,000 00	...	150,000 00	21,426 00	46
56,870 00	8,124 00	100·00	56,870 00	...	56,870 00	8,124 00	47
500,000 00	26,289 00	83·33	500,000 00	...	600,000 00	31,547 00	48
3,829,633 00	66,028 00	25·84	3,829,633 00	...	14,828,809 00	255,496 00	49
2,628,000 00	30,000 00	63·90	2,628,000 00	...	4,128,000 00	47,308 00	50
1,640,000 00	20,000 00	45·05	1,640,000 00	...	3,640,000 00	44,390 00	51
750,000 00	18,750 00	50 00	750,000 00	...	1,500,000 00	37,500 00	52
189,000 00	...	65·40	189,000 00	...	289,000 00	...	53
5,000,000 00	62,500 00	34·40	5,000,000 00	...	14,526,703 00	181,584 00	54
400,000 00	18,691 00	78·00	400,000 00	...	511,500 00	23,901 00	55
12,700 00	4,233 00	18·90	12,700 00	...	67,200 00	22,400 00	56
52,012,828 00	...	...	51,389,223 00	623,605 00	122,841,946 00	...	

* En construction.

TABLEAU 3—Sommaire du revenu

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Recettes et revenu. Recettes brutes.	3 Frais d'exploitation.	4 Recettes nettes.	5 Revenus divers.	6 Recettes brutes moins frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	43,336 41	26,637 61	16,698 80		16,698 80
2	Berlin et Northern	7,993 64	6,166 72	1,826 92		1,826 92
3	Brantford et Hamilton	130,295 63	83,508 44	46,787 19		46,786 19
4	Colombie-Britannique	3.629,048 98	2,543,382 82	1,085,666 16		1,085,666 16
5	Municipal de Calgary	472,240 24	282,600 56	196,639 68		196,639 68
6	Cap-Breton	212,924 79	126,783 49	86,141 30	111,191,34	197,332 64
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	117,492 00	70,287 88	47,204 12		47,204 12
8	Cornwall, urbain	32,253 85	23,948 32	8,305 53		8,305 53
9	Edmonton Radial	354,549 06	314,696 91	39,852 15		39,852 15
10	Galt, Preston et Hespeler	179,606 94	104,271 87	75,335 07	80 17	75,415 24
11	Grande Vallée	95,772 77	75,867 05	19,905 72		19,905 72
12	Guelph Radial	34,182 54	25,105 04	9,077 50		9,077 50
13	Halifax Tramway	241,424 40	129,293 05	112,131 35	157,065 33	269,196 68
14	Hamilton et Dundas	59,291 66	42,178 09	17,113 57		17,113 57
15	Hamilton, Grimsbye et Beamsville	128,449 02	109,363 57	19,085 45		19,085 45
16	Hamilton Radial	173,761 95	123,024 46	50,737 49		50,737 49
17	Hamilton, urbain	512,496 28	297,439 38	215,056 90		215,056 90
18	Hull	125,467 51	102,668 56	22,798 95	33,818 69	56,617 64
19	International Transit Co	104,958 63	41,429 66	63,528 97		63,528 97
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	36,285 08	13,716 32	5,568 76		5,568 76
21	Comté de Lévis	71,523 86	61,370 43	10,153 43	557 85	10,711 28
22	London, urbain	293,614 15	194,637 23	98,976 92	15 23	98,992 15
23	London et Lac Erié Transfer	130,350 43	80,200 95	50,149 48	78 19	50,227 67
24	Monton Tramway	6,675 80	6,631 90	43 90		43 90
25	Montréal Parc et Ile [1]	387,999 88	251,245 01	136,754 87		136,754 87
26	Montréal, urbain [1]	4,670,827 87	2,664,148 56	2,006,679 31	130,852 49	2,137,531 80
27	Montréal Terminal [1]	134,019 96	122,116 10	11,903 86		11,903 86
28	Montréal et Comtés du Sud	105.793 03	91,365 16	14,427 87	216 38	14,644 25
29	Moose Jaw	37,794 38	28,982 31	8,812 07		8,812 07
30	Nelson	12,574 50	13,080 78	—506 28		—506 28
31	Niagara, St-Catharines et Toronto	379,802 29	268,445 18	111,357 11	10 00	111,367 11
32	Niagara Falls, Parc et Rivière	149,505 71	80,387 34	69,118 37	8,349 94	77,468 31
33	Nipissing Central	55,308 36	34,367 36	20,941 00	438 90	21,379 90
34	Oshawa	92,519 91	69,844 29	22,675 62	347 58	23,023 20
35	Ottawa	908,305 42	510,460 17	397,845 25		397,845 25
36	Peterborough Radial	39,187 42	34,962 25	4,225 17		4,225 17
37	Comté de Pictou	56,253 25	31,480 00	24,773 25	34,415 14	59,188 39
38	Port Arthur et Fort William	196,079 15	122,396 09	73,683 06	2,374 59	76,057 65
39	Quebec Ry. Light and Power Co. (Citadelle)	379,491 88	223,737 03	155,754 85		155,754 85
40	Quebec Ry. Light and Power Co. (Montmorency)	198,512 58	140,530 36	57,982 22		57,982 22
41	Sandwich, Windsor et Amhertsburgh	217,765 61	122,413 64	95,351 97	47,179 83	142,531 80
42	Sarnia	49,931 70	33,153 95	16,777 75		16,777 75
43	Sherbrooke	42,928 32	36,400 69	6,527 63	46,512 12	53,039 75
44	St-Jean [1]	191,412 01	148,266 70	43,145 31	96,030 28	139,175 59
45	St-Stephen	31,484 61	26,512 74	4,971 87	1,078 15	6,050 02
46	St-Thomas	20,988 70	26,398 99	—5,410 29		—5,410 29
47	Suburban Rapid Transit	48,422 23	53,051 52	—4,629 29	8,016 30	3,387 01
48	Toronto Railway	5,160,448 99	2,703,747 05	2,456,701 94		2,456,701 94
49	Toronto Suburban	78,763 95	51,570 07	27,193 88	2,729 58	29,923 46
50	Toronto et York Radial	469,700 09	293,140 55	176,559 54		176,559 54
51	Windsor, Essex, and Lake Shore	128,823 81	76,642 22	52,181 59		52,181 59
52	Winnipeg, urbain	1,937.216 98	1,035,779 08	901,437 90	935,659 70	1,837,097 60
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	95,483 31	50,615 87	44,867 44		44,867 44
54	Yarmouth	20,908 79	19,223 26	1,685 53		1,685 53
	Total	23,499,250 31	14,266,674 63	9,232,575 68	1,617,017 78	10,849,593 46

[1] Chiffres pris du rapport de l'année dernière.

pour l'année expirée le 30 juin 1912.

7	8	9	10	11	12	13	
Déductions du revenu.							
Taxes.	Intérêt sur dette garantie.	Intérêt sur dette flottante.	Autres déductions du revenu.	Total, déductions du revenu.	Augmentation nette.	Perte nette.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,014 05	5,556 58	636 19	5,000 00	12,206 82	4,491 98	....	1
131 15	120 00	684 20	....	925 35	891 57	....	2
3,133 06	39,600 00	25,663 25	....	68,396 31	....	21,609 12	3
....	....	....	....	....	....	....	4
2,264 18	45,000 00	....	....	47,264 18	149,375 50	....	5
6,339 61	44,400 00	....	50,050 00	100,789 61	96,543 03	....	6
1,723 08	34,194 00	1,851 00	....	37,768 08	9,436 04	....	7
....	....	....	....	....	8,305 53	....	8
....	45,386 94	....	38,554 92	83,941 86	....	44,089 71	9
2,597 35	3,357 35	....	....	5,954 70	69,460 54	....	10
3,193 30	....	191 05	....	3,384 35	16,521 37	....	11
1,627 67	....	....	....	1,627 67	7,449 83	....	12
12,023 95	30,000 00	....	....	42,023 95	227,172 73	....	13
1,096 68	5,000 00	....	....	6,096 68	11,016 89	....	14
2,918 51	7,500 00	344 22	....	10,762 73	8,322 72	....	15
3,946 82	8,000 00	28,435 10	....	40,381 92	10,355 57	....	16
52,882 28	22,500 00	3,388 60	....	78,770 88	136,286 02	....	17
1,001 20	....	....	....	1,001 20	55,616 44	....	18
606 10	14,000 00	....	446 58	15,052 68	48,476 29	....	19
....	5,920 00	....	....	5,920 00	....	351 24	20
612 16	8,871 00	4,036 13	....	13,519 29	....	2,808 01	21
4,829 12	28,861 60	81 15	582 10	34,253 97	64,638 18	....	22
1,107 09	35,000 00	....	1,640 00	37,747 09	12,480 58	....	23
....	....	....	....	....	....	....	24
4,200 00	101,059 64	36,599 04	19,285 13	161,143 81	....	24,388 94	25
370,424 82	199,694 71	....	6,960 00	577,079 53	1,560,452 27	....	26
4,279 96	38,283 48	....	6,130 00	48,693 44	....	36,789 58	27
1,351 93	....	....	....	1,351 93	13,292 32	....	28
....	....	....	....	....	....	....	29
....	1,754 68	141 26	2 00	1,897 94	....	2,404 22	30
5,923 68	53,650 00	24,238 58	....	83,812 26	27,554 85	....	31
3,500 38	30,000 00	....	....	33,500 38	43,967 93	....	32
8 69	....	....	10 76	19 45	21,360 45	....	33
666 26	3,650 00	....	....	4,316 26	18,706 94	....	34
22,434 96	20,000 00	14,455 25	....	56,890 21	340,955 04	....	35
126 92	2,500 00	1,687 50	....	4,314 42	....	89 25	36
911 11	15,000 00	....	24,634 07	40,545 18	18,643 21	....	37
....	....	....	....	....	....	....	38
							39
....	....	....	....	....	....	....	
							40
....	....	....	....	....	....	....	
4,260 66	31,500 00	....	....	35,760 66	106,771 14	....	41
437 75	4,007 00	....	....	4,444 75	12,333 00	....	42
....	33,077 06	....	21,315 60	54,392 66	....	1,352 91	43
1,613 78	50,000 00	....	....	51,613 78	87,561 81	....	44
649 82	5,000 00	....	....	5,649 82	400 20	....	45
....	....	....	....	....	....	....	46
1,417 12	25,000 00	....	....	26,417 12	....	23,030 11	47
881,654 37	182,624 97	....	7,000 00	1,071,277 34	1,385,424 60	....	48
1,194 40	....	314 85	4,875 70	6,384 95	23,538 51	....	49
5,367 30	82,000 01	34,756 68	....	122,123 99	54,535 55	....	50
1,850 00	37,500 00	15,564 21	....	54,914 21	....	2,732 62	51
162,886 25	250,000 00	....	....	412,886 25	1,424,211 35	....	52
3,595 29	20,000 00	....	....	23,595 29	21,272 15	....	53
....	635 00	....	2,095 71	2,730 71	....	1,045 18	54
1,581,802 81	1,570,202 02	193,068 26	188,582 57	3,533,655 66	6,097,722 13	160,690 89	

TABLEAU 3.—Sommaire du revenu

Numéro.	14	15	16	17
		Déductions du revenu net.		
	Nom du chemin de fer.	Réserves et obligations spéciales.	Dividendes.	Total, déductions du revenu net.
		$ c.	$ c.	$ c.
3	Brantford et Hamilton			
5	Calgary Municipal	42,122 01		42,122 01
6	Cap-Breton	9,480 00	59,040 00	68,520 00
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié			
8	Cornwall, urbain	4,000 00		4,000 00
9	Edmonton Radial			
13	Halifax Tramway	22,288 43	112,000 00	134,288 43
14	Hamilton et Dundas			
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville		16,450 00	16,450 00
16	Hamilton Radial			
17	Hamilton, urbain		14,350 00	14,350 00
18	Hull			
19	International Transit Co	20,000 00	28,742 87	48,742 87
21	Comté de Lévis			
22	London, urbain		33,240 00	33,240 00
23	London and Lake Erie Transportation			
25	Montréal Parc et Ile de*		18,900 00	18,900 00
26	Montréal, urbain*	275,000 00	1,000,000 00	1,275,000 00
27	Montréal Terminus*			
28	Montréal et Comtés du Sud			
30	Nelson			
31	Niagara, St. Catharines et Toronto			
33	Oshawa			
34	Ottawa	78,000 00	216,893 35	294,893 35
35	Peterborough Radial			
36	Comté de Pictou		15,000 00	15,000 00
40	Sandwich, Windsor et Amherstburgh			
41	Sarnia		5,400 00	5,400 00
42	Sherbrooke			
43	St-Jean*		48,000 00	48,000 00
46	Suburban Rapid Transit			
47	Toronto Railway	196,000 00	830,777 80	1,026,777 80
48	Toronto Suburban			
49	Toronto et York Radial			
50	Windsor, Essex et Lake Shore			
51	Winnipeg	163,000 00	830,211 73	993,211 73
52	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	12,300 00		12,300 00
53	Yarmouth			
	Totaux	822,190 44	3,229,005 75	4,051,196 19

* Chiffres extraits du rapport de l'an dernier.

pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Fin.*

18	19	20	21	22	23	24	25	
				Profit ou perte, détermination durant l'année.				
Surplus pour l'année.	Déficit pour l'année.	Surplus au commencement de l'année.	Déficit au commencement de l'année.	Crédit.	Débit.	Surplus à la fin de l'année.	Déficit à la fin de l'année.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	21,609 12	....	91,000 63	....	....	....	112,609 75	3
107,253 49	....	....	....	....	....	107,253 49	....	5
28,023 03	....	268,278 95	....	....	8,444 98	287,857 00	....	6
9,436 04	....	9,708 94	....	....	....	19,144 98	....	7
4,305 53	....	17,909 10	....	504 30	....	22,718 93	....	8
....	44,089 71	....	47,575 14	....	....	....	91,664 85	9
92,884 30	....	609,465 55	....	....	....	702,349 83	....	13
11,016 89	....	3,070 60	....	40,263 84	....	54,351 33	....	14
....	8,127 28	59,370 74	....	....	12,169 24	39,074 22	....	15
10,355 57	....	....	166,249 76	91,516 50	....	....	64,377 69	16
121,936 02	....	178,473 28	....	....	58,726 25	241,683 05	....	17
55,616 44	....	127,994 12	....	....	21,223 54	162,387 02	......	18
....	266 58	1,052 75	....	....	....	786 17	....	19
....	2,808 01	....	32,213 11	....	....	....	35,021 12	21
31,398 18	......	40,315 54	....	38 81	2,032 70	69,719 83	....	22
12,480 58	......	20,792 71	....	....	80 57	33,192 72	....	23
....	43,288 94	....	1,041,539 78	....	....	....	1,084,828 72	25
285,452 27	....	2,591,365 46	....	26,708 78	....	2,903,526 51	....	26
....	36,789 58	....	80,993 97	....	4,597 50	....	122,381 05	27
13,292 32	....	....	11,032 10	....	....	2,260 22	....	28
....	2,404 22	1,045 28	....	87 88	....	....	1,271 06	30
27,554 85	....	234,041 93	....	....	....	261,596 78	....	31
18,706 94	....	99,699 07	....	....	....	118,406 01	....	33
46,061 69	....	157,438 54	....	....	....	203,500 23	....	34
....	89 25	9,018 71	....	....	4,100 47	4,828 99	....	35
3,643 21	....	35,043 12	....	....	....	38,686 33	....	36
106,771 14	....	18,096 56	....	....	....	124,867 70	....	40
6,933 00	....	31,112 21	....	....	....	38,045 21	....	41
....	1,352 91	3,694 46	....	....	....	2,341 55	....	42
39,561 81	....	127,351 68	.....	....	....	166,913 49	....	43
....	23,030 11	....	8,627 25	....	....	....	31,657 36	46
358,646 80	....	3,955,414 93	....	....	1,000,000 00	3,314,061 73	....	47
23,538 51	....	....	720 14	....	125 45	22,692 92	....	48
54,435 55	....	161,936 25	....	....	15,000 00	201,371 80	....	49
....	2,732 62	....	101,294 87	14 32	66 25	....	104,079 42	50
430,999 62	....	1,370,153 73	....	....	....	1,801,153 35	....	51
8,972 15	....	21,577 54	....	....	....	30,549 69	....	52
....	1,045 18	7,823 37	....	....	....	6,778 19	....	53
1,909,275 93	187,633 51	10,161,245 12	1,581,246 75	159,134 43	1,126,566 95	10,982,099 29	1,647,891 02	

TABLEAU 4.—Sommaire des recettes brutes d'exploitation

	1	2	3	4	5	6
		Recettes des voitures.				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.	Total des recettes des voitures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin	37,551 66	....	1,267 32	367 43	39,186 41
2	Berlin et Northern	7,679 67	....	215 57	....	7,895 24
3	Brantford et Hamilton	105,049 79	14,413 12	2,312 46	1,238 30	123,013 67
4	Colombie-Britannique	3,201,658 17	409,661 18	4,908 36	3,677 75	3,619,905 46
5	Municipal de Calgary	472,009 38	....	....	....	472,009 38
6	Cap-Breton	202,204 62	....	9,244 42	708 50	212,157 54
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	59,348 10	48,894 85	1,894 44	1,408 19	111,545 58
8	Cornwall	18,313 94	10,506 82	544 40	....	29,365 16
9	Radial d'Edmonton	346,696 40	1,233 00	....	1,592 31	349,521 71
10	Galt, Preston et Hespeler. Ligne affermée—Preston à Berlin.	84,507 49	85,511 71	8,598 76	2 55	178,620 51
11	Grande Vallée	89,192 97	4,222 86	....	....	93,415 83
12	Radial de Guelph	31,903 43	959 55	....	....	32,862 98
13	Halifax	239,071 25	....	....	....	239,071 25
14	Hamilton et Dundas	53,819 51	237 41	663 15	204 20	54,924 27
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	83,775 10	31,126 17	6,836 54	828 10	122,565 91
16	Radial d'Hamilton	155,430 99	9,970 01	480 72	485 50	166,367 22
17	Urbain d'Hamilton	506,868 88	....	....	422 00	507,290 88
18	Hull	108,378 52	13,176 60	3,045 09	....	124,600 21
19	International	80,942 94	....	....	....	80,942 94
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	35,031 97	....	....	....	35,031 97
21	Comté de Lévis	66,460 55	4,373 31	690 00	....	71,523 86
22	London	289,091 16	....	1,239 98	383 45	290,714 59
23	London and Lake Erie Ry. & Transportation Co.	110,295 60	13,876 09	5,012 55	....	129,184 24
24	Tramway de Moncton	6,505 80	....	....	....	6,505 80
25	Montréal, Parc et Ile*	368,223 87	9,985 32	....	....	378,209 19
26	Urbain de Montreal *	4,578,327 46	39,261 05	....	....	4,617,588 51
27	Montréal Terminus*	107,254 87	26,124 57	500 00	....	133,879 44
28	Montréal et Comtés du Sud	103,704 89	....	1,141 30	250 75	105,096 94
29	Moose Jaw	35,148 95	....	....	1,505 10	36,654 05
30	Nelson	12,455 30	....	....	....	12,455 30
31	Niagara Falls Parc et Rivière	139,659 12	....	608 35	7,632 47	147,899 94
32	Niagara, St-Catharines et Toronto	254,627 37	108,695 16	1,556 87	7,578 83	372,458 23
33	Nipissing Central	54,624 46	....	....	645 15	55,269 61
34	Oshawa	12,056 14	72,817 05	5,044 36	....	89,917 55
35	Ottawa	894,920 95	....	....	6,973 40	901,894 35
36	Radial de Peterborough	38,550 68	....	....	....	38,550 68
37	Comté de Pictou	54,321 80	1,931 45	....	....	56,253 25
38	Port Arthur et Fort William	185,004 38	5,863 85	4,043 74	131 11	195,043 08
39	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	368,457 34	1,953 15	....	7,818 28	378,228 77
40	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)	173,229 68	....	4,238 22	17,154 94	194,622 84
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	197 524 70	6,121 93	825 00	419 00	204,890 73
42	Sarnia	38,936 34	3,633 14	4,136 49	....	46,705 97
43	Sherbroke	41,860 54	....	131 25	99 00	42,090 79
44	St-Jean*	190,662 01	....	....	....	190,662 01
45	St-Stephen	30,811 25	....	....	....	30,811 25
46	St-Thomas	19,103 79	....	....	9 80	19,113 59
47	Suburban Rapid Transit	38,258 82	3,211 28	600 00	....	42,070 20
48	Toronto	5,107,701 05	....	....	....	5,107,701 05
49	Suburbain de Toronto	62,874 12	....	....	....	62,874 12
50	Radial de Toronto et York	391,423 54	65,326 05	3,414 66	....	460,164 25
51	Windsor, Essex & Lake Shore Rapid	103,611 87	19,829 29	3,181 35	1,668 19	128,290 70
52	Winnipeg	1,926,698 98	....	400 00	3,818 00	1,930,916 98
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	78,719 05	12,455 86	1,830 81	....	93,005 72
54	Yarmouth	7,208 94	....	212 50	....	7,421 44
	Total	22,007,750 15	1,025,371 93	78,818 66	67,022 30	23,178,963 04

*Chiffres pour 1911.

pour l'année expirée le 30 juin 1912.

	8	9	10	11	12	13	14	
Recettes diverses.								
Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments.	Loyer des voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.	Total, recettes brutes d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	550 00	...	...	3,600 00	...	4,150 00	43,336 41	1
...	98 40	...	...	...	...	98 40	7,993 64	2
...	5,981 00	...	1,300 96	...	...	7,281 96	130,295 63	3
6,180 00	244 00	2,277 02	...	...	442 50	9,143 52	3,629,048 98	4
7,027 36	...	...	200 00	...	3 50	7,230 86	479,240 24	5
...	760 00	...	...	...	7 25	767 25	212,924 79	6
225 00	396 42	...	...	...	5,325 00	5,946 42	117,492 00	7
360 00	...	...	...	333 28	2,195 41	2,888 69	32,253 85	8
3,470 35	...	...	...	...	1,557 00	5,027 35	354,549 06	9
...	64 00	600 00	...	308 40	14 03	986 43	179,606 94	10
825 00	...	...	...	...	1,531 94	2,356 94	95,772 77	11
278 00	246 71	...	...	153 00	641 85	1,319 56	34,182 54	12
1,045 00	1,308 15	...	...	...	...	2,353 15	241,424 40	13
100 00	162 00	2,795 68	1,309 71	...	...	4,367 39	59,291 66	14
350 00	1,386 00	...	4,147 11	...	...	5,883 11	128,449 02	15
300 00	390 00	...	6,704 73	...	...	7,394 73	173,761 95	16
600 00	1,933 00	...	2,612 40	...	...	5,205 40	512,496 28	17
825 00	42 30	...	...	...	...	867 30	125,467 51	18
...	...	...	...	...	24,015 69	24,015 69	104,958 63	19
300 00	953 11	...	...	...	...	1,253 11	36,285 08	20
...	...	...	...	...	...	...	71,523 86	21
2,368 84	171 00	...	...	...	359 72	2,899 56	293,614 15	22
541 70	40 00	...	...	350 00	234 49	1,166 19	130,350 43	23
170 00	...	...	...	...	...	170 00	6,675 80	24
500 00	2,330 69	6,960 00	...	...	...	9,790 69	387,999 88	25
14,350 99	...	...	38,888 37	...	...	53,239 36	4,670,827 87	26
500 00	Dr. 422 82	...	...	...	63 34	140 52	134,019 96	27
609 89	...	...	...	...	86 20	696 09	105,793 03	28
910 55	...	...	...	107 57	122 21	1,140 33	37,794 38	29
119 20	...	...	...	...	...	119 20	12,574 50	30
676 40	100 00	...	2 50	817 00	9 87	1,605 77	149,505 71	31
...	327 94	...	597 75	...	6,418 37	7,344 06	379,802 29	32
...	27 25	4 00	...	...	7 50	38 75	55,308 36	33
150 00	823 52	...	...	192 67	1,436 17	2,602 36	92,519 91	34
2,912 50	389 00	...	...	3,050 40	59 17	6,411 07	908,305 42	35
...	220 03	...	...	...	416 71	636 74	39,187 42	36
...	...	...	...	...	...	...	56,253 25	37
714 50	...	...	...	92 50	229 07	1,036 07	196,079 15	38
1,171 20	...	...	...	...	91 91	1,263 11	379,491 88	39
...	1,975 05	...	...	...	1,914 69	3,889 74	198,512 58	40
588 34	63 00	...	...	10,980 00	1,243 64	12,874 98	217,765 61	41
250 00	...	...	...	...	2,975 73	3,225 72	49,931 70	42
837 53	...	...	...	...	...	837 53	42,928 32	43
750 00	...	...	...	...	...	750 00	191,412 01	44
...	...	...	...	309 76	363 60	673 36	31,484 61	45
337 50	...	1,200 00	36 00	...	301 61	1,875 11	20,988 70	46
...	...	...	...	...	6,352 03	6,352 03	48,422 23	47
12,825 00	...	...	...	...	39,922 94	52,747 94	5,160,448 99	48
250 00	...	...	440 21	14,458 38	741 24	15,889 83	78,763 95	49
881 80	548 95	...	...	...	8,105 09	9,535 84	469,700 09	50
400 00	59 69	...	...	...	73 42	533 11	128,823 81	51
6,300 00	...	...	...	...	...	6,300 00	1,937,216 98	52
...	...	...	...	...	2,477 59	2,477 59	95,483 31	53
225 00	...	...	...	2,331 02	10,931 33	13,487 35	20,908 79	54
71,226 65	21,228 39	13,836 70	56,239 74	37,083 98	120,671 81	320,287 27	23,499,250 31	

TABLEAU 5.—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	1	2	3	4	5
		ENTRETIEN—VOIES ET STRUCTURES.			
	Nom du chemin de fer.	Entretien de voie et ballast.	Entretien de ligne électrique.	Entretien des bâtiments et aménagements.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin	914 27	127 39	......	1,041 66
2	Berlin et Northern	....	361 23	38 01	399 24
3	Brantford et Hamilton	9,214 52	1,849 26	383 29	11,447 07
4	Colombie-Britannique	178,049 13	59,116 69	42,900 68	280,066 50
5	Municipal de Calgary	7,071 87	2,570 08	304 17	9,946 12
6	Cap-Breton	10,529 82	3,102 11	964 10	14,596 03
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	4,490 69	834 31	451 29	5,776 29
8	Cornwall	1,730 47	156 41	......	1,886 88
9	Radial d'Edmonton	22,813 46	3,950 45	327 03	27,090 94
10	Galt, Preston et Hespeler	12,284 52	2,115 41	......	14,399 93
	Ligne affermée—Preston à Berlin.				
11	Grande Vallée	2,193 60	568 65	1,578 78	4,341 03
12	Radial de Guelph	1,292 87	700 52	......	1,993 39
13	Halifax	9,970 06	1,094 09	1,526 30	12,590 45
14	Hamilton et Dundas	8,286 59	2,968 45	125 41	11,380 45
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	11,837 55	4,744 54	1,728 37	18,310 46
16	Radial de Hamilton	8,524 81	2,802 24	336 42	11,663 47
17	Urbain de Hamilton	13,201 69	5,665 04	371 29	19,238 02
18	Hull	8,973 34	3,555 96	657 59	13,186 89
19	International	2,595 74	49 62	190 97	2,836 23
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	2,725 21	215 66	773 27	3,714 14
21	Comté de Lévis	2,953 86	1,090 84	240 38	4,285 08
22	London	18,665 15	3,965 19	713 84	23,344 18
23	London & Lake Erie R'l'y & Transportation Co.	8,513 01	1,449 84	114 60	10,077 45
24	Tramway de Moncton	......	......	......	......
25	Montréal, Parc et Ile*	30,813 98	5,837 52	3,411 81	40,063 31
26	Urbain de Montréal*	130,008 55	26,296 89	23,066 78	179,372 22
27	Montreal Terminus	13,126 95	5,747 91	2,394 33	21,269 19
28	Montréal et Comtés du Sud	3,811 47	1,196 18	84	5,008 49
29	Moose Jaw	80 36	333 73	127 94	542 03
30	Nelson	1,551 21	229 41	7 10	1,787 73
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	17,659 64	5,595 62	844 70	24,099 96
32	Niagara, St-Catharine et Toronto	24,873 30	5,117 59	13,145 14	43,136 03
33	Nipissing Central	3,617 01	1,493 73	245 29	5,356 03
34	Oshawa,	8,965 03	258 82	1,427 53	10,651 38
35	Ottawa	19,247 10	13,684 12	3,801 99	36,733 21
36	Radial de Peterborough	4,181 66	875 82	267 18	5,324 66
37	Comté de Pictou	3,789 40	200 11	......	3,989 51
38	Port Arthur et Fort William	10,878 64	3,740 76	1,135 36	15,754 76
39	Quebec R'l'y, Light & Power Co., (Citadelle)	14,995 91	1,646 37	551 36	17,193 64
40	Quebec R'l'y, Light & Power Co., (Montmorency)	16,617 82	5,338 87	2,520 54	24,477 33
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	16,492 94	5,531 95	624 39	22,649 28
42	Sarnia	2,602 94	103 74	......	2,706 68
43	Sherbrooke	2,633 60	550 95	417 35	3,601 90
44	St-Jean*	11,728 21	2,020 67	537 55	14,286 43
45	St-Stephen	2,285 93	2,053 42	132 91	4,472 26
46	St-Thomas	2,598 63	62 51	......	2,661 14
47	Suburban Rapid Transit	5,889 16	168 91	......	6,058 07
48	Toronto	76,323 72	20,950 32	28,577 66	125,851 70
49	Suburbain de Toronto	8,731 25	564 39	438 75	9,734 39
50	Toronto et Radial de York	24,734 88	3,854 86	1,942 21	30,531 95
51	Windsor, Essex & Lake Shore Rapid	8,811 37	1,808 58	475 78	11,095 73
52	Winnipeg	35,948 41	8,227 76	2,781 09	46,957 26
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	7,965 31	503 34	276 06	8,744 71
54	Yarmouth	......	513 26	735 87	1,249 13
	Total	857,796 61	227,562 09	143,613 40	1,122,972 10

*Chiffres pour 1911.

pour l'année expirée le 30 juin 1912.

6	7	8	9	10	11	12	
Entretien—Matériel.							
Entretien du matériel à vapeur.	Entretien du matériel électrique.	Entretien des voitures.	Entretien du matériel électrique des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	2,047 79	98 83	2,212 30	...	...	4,358 92	1
...	...	...	...	...	...	...	2
...	2,187 61	3,089 62	5,293 58	...	...	10,570 81	3
...	26,143 40	157,068 02	86,190 42	366 92	11,006 48	280,775 24	4
...	...	28,941 54	11,562 95	45 95	4,383 70	44,934 14	5
...	3,793 35	6,540 52	3,928 17	550 66	518 06	15,330 76	6
100 98	...	4,998 62	2,268 18	...	352 90	7,720 68	7
87 43	...	2,377 74	1,251 44	28 22	...	3,744 83	8
...	242 56	27,230 36	...	734 53	1,584 95	29,792 40	9
369 74	836 41	521 15	3,216 50	917 78	...	5,861 58	10
...	...	2,913 47	...	...	...	2,913 47	11
...	10 04	657 83	4,709 68	49 08	...	5,426 63	12
2,406 85	572 30	8,100 41	6,343 91	311 55	230 53	17,965 55	13
...	...	753 60	562 32	...	...	1,315 92	14
...	660 64	13,331 94	5,307 46	...	...	19,300 04	15
...	...	6,314 01	3,489 22	...	...	9,803 23	16
...	...	28,080 25	15,852 59	...	...	35,932 84	17
...	...	...	...	...	...	21,406 95	18
...	...	2,480 23	985 38	96 84	402 63	3,965 08	19
...	116 23	...	3,924 60	...	604 88	4,645 71	20
...	188 46	3,154 91	2,672 47	475 62	742 61	7,234 07	21
3,329 49	885 55	10,095 41	11,838 41	540 74	2,994 01	29,683 38	22
526 20	307 05	4,567 74	1,913 07	...	...	7,314 06	23
...	...	...	...	...	...	...	24
...	...	19,993 50	12,188 90	716 14	...	32,898 54	25
10,170 40	23,888 42	188,396 98	144,905 56	13,578 36	11,633 99	392,573 71	26
1,157 64	...	8,652 19	16,938 58	629 97	...	27,378 38	27
...	...	2,081 34	1,221 70	612 07	...	3,915 11	28
...	208 10	195 92	289 18	222 84	...	916 04	29
...	54 12	1,381 31	389 68	71 95	84 55	1,981 61	30
...	282 78	1,909 09	831 58	40 87	...	3,064 32	31
...	1,732 36	14,819 98	18,736 01	364 46	1,545 72	37,198 53	32
...	267 39	1,100 59	601 82	43	112 85	2,083 08	33
...	232 50	3,038 82	3,924 45	1,811 13	...	9,006 90	34
...	7,394 31	36,292 38	31,598 47	...	2,820 59	78,105 75	35
...	348 81	2,465 92	1,413 02	1 72	...	4,229 47	36
374 97	...	149 90	1,085 55	662 85	...	2,273 27	37
...	...	10,820 97	7,683 69	...	812 44	19,317 10	38
...	...	9,185 89	8,765 87	534 97	323 78	18.810 51	39
128 03	129 26	5,040 44	6,706 26	128 04	712 29	12,844 32	40
...	785 30	6,844 76	4,775 84	49 75	...	12,455 65	41
...	...	1,623 86	...	...	2,603 86	4,227 72	42
...	...	1,671 67	878 34	1,015 76	35 66	3,601 43	43
867 42	55 33	9,552 00	8,620 35	464 25	322 09	19,882 44	44
1,103 79	321 12	582 88	1,112 85	...	81 23	3,201 87	45
...	98 51	...	...	2,911 94	...	3,010 45	46
...	...	...	...	...	...	...	47
24,367 78	11,443 54	191,963 48	124,658 11	33,334 77	18,199 65	403,967 33	48
...	...	3,891 61	3,233 10	1,195 73	289 68	8,600 12	49
4,061 73	680 84	17,648 77	16,137 43	9,897 04	133 96	48,559 77	50
...	1,656 62	7,240 84	4,899 88	401 35	...	14,198 69	51
...	...	62,351 69	35,412 88	13,243 19	4,959 80	115,967 56	52
...	...	4,225 83	...	...	...	4,225 83	53
1,084 70	...	316 39	...	46 33	...	1,447 42	54
50,137 15	87,570 70	916,755 20	630,521 52	86,053 80	67,493 89	1,859,939 21	

TABLEAU 5.—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	13	14	15	16	17
		Transport—Mise en activité			
	Nom du chemin de fer.	Salaires, matériel de force motrice	Combustible pour force motrice	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin				
2	Berlin et Northern				
3	Brantford et Hamilton	3,512 65			
4	Colombie-Britannique	27,483 54	6,949 35	7,750 96	322 10
5	Municipal de Calgary				
6	Cap-Breton				
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	49 90		23 06	
8	Cornwall	1,078 21	565 21		
9	Radial d'Edmonton				
10	Galt, Preston et Hespeler	2,761 55	1,394 06		234 54
	Ligne affermée—Preston à Berlin.				
11	Grande Vallée	4,038 77	7,261 96		554 43
12	Radial de Guelph		1,994 07		99 65
13	Halifax	3,834 00	12,387 00	631 00	521 50
14	Hamilton et Dundas				
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	3,086 49			
16	Radial d'Hamilton				
17	Urbain d'Hamilton				
18	Hull				
19	International				
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui				
21	Comté de Lévis	798 56			
22	London	8,911 04	26,764 07	93 00	537 58
23	London & Lake Erie Rl'y. & Transportation Co.	7,422 70	15,445 55		542 27
24	Tramways de Moncton				
25	Montréal, Parc et Ile*				
26	Urbain de Montréal*	54,750 28	132,292 83	978 06	2,438 78
27	Montréal Terminus*	5,218 13	5,563 26		456 68
28	Montréal et Comtés du Sud	3,953 09	18,235 51	143 38	1,464 32
29	Moose Jaw	1,727 19	3,296 79		286 54
30	Nelson	972 85			14 20
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	4,928 83			206 40
32	Niagara, St-Catharines et Toronto	5,775 47			559 73
33	Nipissing Central	2,471 41			2 30
34	Oshawa	3,700 91	5,998 51		
35	Ottawa	20,187 24	1,538 06	2,147 01	
36	Radial de Peterborough				
37	Comté de Pictou	2,924 58	4,332 69	80 00	237 03
38	Port Arthur et Fort William				
39	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadelle)				
40	Quebec Rl'y., Light and Power Co. (Montmorency)	1,137 21			
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	4,848 31	1,620 81		
42	Sarnia				
43	Sherbrooke				
44	St-Jean	3,921 81	15,849 86	1,200 00	
45	St-Stephen	941 50	6,677 16	160 33	139 66
46	St-Thomas				
47	Suburban Rapid Transit	2,091 50			
48	Toronto				
49	Suburbain de Toronto				
50	Radial de Toronto et York	14,149 99	35,137 95		2,258 63
51	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	3,621 12	8,174 63		
52	Winnipeg				
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	4,460 92			
54	Yarmouth	1,098 50	3,540 50	772 50	130 14
	Total	205,858 34	315,019 83	13,979 30	11,006 39

* Chiffres pour 1911.

pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Suite.*

18	19	20	21	22	23	24	25	
DU MATÉRIEL DE FORCE MOTRICE.			TRANSPORT—SERVICE DES VOITURES.					
Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires des mécaniciens.	Salaires de divers employés au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
......	6,521 07	6,521 07	1,250 00	4;279 60	4,279 61	......	......	1
......	1,989 72	1,989 72	......	900 00	901 54	159 87	......	2
......	12,678 00	16,190 65	1,560 71	4,055 72	4,055 72	2,762 91	2,508 54	3
9,042 27	449,218 63	500,766 76	63,556 39	411,790 20	411,730 23	76,546 91	87,899 03	4
......	74,272 72	74,272 72	4,009 50	58,827 29	58,821 91	473 98	......	5
......	25,833 61	25,833 61	2,107 50	15,305 83	15,305 84	2,108 89	2,418 77	6
......	13,728 70	13,801 66	1,380 76	7,781 21	6,267 79	3,452 62	1,335 52	7
......	......	1,643 42	......	5,139 47	5,139 48	......	......	8
......	126,836 97	126,836 97	......	42,381 97	42,381 98	367 35	4,037 14	9
......	18,482 15	22,872 30	1,800 00	8,435 85	8,408 75	3,446 40	4,677 50	10
......	11,405 50	23,260 66	2,075 00	10,128 06	10,128 06	......	4,809 46	11
......	2,951 97	5,045 69	......	4,195 40	4,195 43	......	249 97	12
548 18	......	17,921 68	1,600 00	23,968 80	23,968 80	4,043 87	1,716 61	13
......	4,700 56	4,700 56	652 97	3,921 76	3,921 76	57 67	148 35	14
......	11,493 67	14,580 16	2,083 82	5,742 91	5,742 90	7,269 77	896 48	15
......	18,551 05	18,551 05	3,545 39	12,126 11	12.126 10	2,540 59	1,372 17	16
......	53,462 86	53,462 86	9,424 85	45,741 03	45,741 02	......	5,257 55	17
......	......	12,511 03	......	17,352 70	17,352 71	......	......	18
......	8,531 19	8,531 19	355 00	6,996 03	7,012 43	1,674 00	1,378 12	19
......	3,784 76	3,784 76	......	3,899 43	3,973 61	......	3,116 45	20
38 74	9,798 38	10,635 77	......	8,612 07	8,878 11	1,226 18	1,627 88	21
737 54	......	37,043 23	3,120 00	32,709 40	34,041 60	1,293 58	2,058 96	22
764 68	......	24,175 20	715 85	6,406 76	6,406 81	5,071 67	1,010 52	23
......	......	1,464 75	622 20	1,853 82	1,853 83	......	......	24
......	55,037 00	55,037 00	4,775 25	27,060 93	25,709 04	7,383 83	4,399 11	25
1,413 73	225,180 45	417,054 13	45,459 99	474,652 49	469,037 73	29,039 95	55,968 08	26
48 21	1,500 00	12,786 28	2,277 50	15,243 59	15,075 87	3,200 04	3,514 03	27
1,645 88	......	25,442 18	2,260 01	6,194 28	6,194 28	1,274 78	1,450 41	28
152 12	......	5,462 64	......	7,666 21	7,666 20	......	849 13	29
68 02	......	1,055 07	......	2,708 32	2,215 90	......	653 40	30
525 78	......	5,661 01	2,146 83	8,451 96	9,071 05	646 48	4,019 72	31
......	19,959 81	26,295 01	6,924 19	37,393 01	37,249 38	......	4,057 47	32
3 20	9,044 72	11,521 63	740 00	4,190 15	4,190 16	......	1,665 57	33
338 52	......	10,037 94	1,573 07	1,994 15	3,578 49	3,210 93	685 04	34
2,203 88	15,000 00	41,076 19	8,757 92	110,083 57	110,083 58	25,468 79	12,400 59	35
5 20	1,530 00	1,535 20	856 28	6,046 71	6,015 15	1,613 17	......	36
55 00	......	7,629 30	......	3.359 83	3,359 93	736 66	3,329 15	37
......	25,808 37	25,808 37	2,633 52	21,532 90	21,854 35	2,029 54	......	38
......	20,535 38	20,535 38	10,336 95	45,144 01	45,144 02	319 68	10,900 42	39
......	20,000 00	21,137 21	3,939 38	13,020 56	9,075 64	14,898 65	1,051 21	40
821 56	18,016 93	25,307 61	1,073 10	20,742 16	20,742 16	512 50	2,394 05	41
......	5,727 62	5,727 62	310 00	4,746 12	4,716 13	......	......	42
......	6,000 00	6,000 00	748 96	8,212 35	8,214 45	......	......	43
652 27	......	21,623 94	3,210 00	28,064 65	28,064 66	......	9,036 08	44
173 16	......	8,091 81	......	2,729 15	2, 34 95	......	2,070 50	45
......	4,285 13	4,285 13	......	5,791 68	5,791 68	......	2,973 16	46
863 35	15,196 41	18,151 26	......	10,860 90	10,682 65	......	......	47
......	421,293 19	473,220 91	82,946 26	510,416 93	469,678 86	100,000 00	100,000 00	48
......	6,000 00	6,000 00	......	6,132 08	6.175 71	......	3,656 16	49
699 11	13,373 44	65,619 12	7,865 81	21,947 18	21,947 19	13,078 40	13,078 29	50
319 71	......	12,115 46	439 99	4,464 47	4,464 47	13,723 13	......	51
......	155,789 25	155,789 25	28,464 40	266,405 50	264,806 85	7,404 45	36,199 22	52
899 68	8,238 28	13,598 88	1,800 00	3,733 95	3,747 70	2,733 76	......	53
31 46	......	5,573 10	......	1,515 14	1,515 14	......	98 80	54
22,051 25	1,901,757 49	2,535,576 10	319,399 37	2,423,060 35	2,371,529 39	339,771 00	400,967 61	

TABLEAU 5.—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	26 Nom du chemin de fer.	27 TRANSPORT— Fournitures—Service des voitures.	28 Fournitures diverses—Service des voitures.	29 Louage du matériel.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin	392 88	557 42	
2	Berlin et Northern			
3	Brantford et Hamilton	1,422 89	2,139 72	855 75
4	Colombie-Britannique	4,168 25	111,745 19	8,473 35
5	Municipal de Calgary	4,924 58	2,878 92	
6	Cap-Breton		3,003 39	
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	146 23	6,454 21	6,780 20
8	Cornwall	763 75		
9	Radial d'Edmonton		14,376 59	
10	Galt, Preston et Hespeler—Ligne affermée, Preston et Berlin		6,526 45	
11	Grande Vallée			
12	Radial de Guelph		598 46	
13	Halifax			
14	Hamilton et Dundas	1,195 91	208 00	
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	706 48	564 07	3,888 51
16	Radial de Hamilton	1,538 08	1.695 70	3,052 76
17	Urbain de Hamilton	2,072 21	1,995 14	15,027 13
18	Hull	6,630 37	4,712 43	1,954 73
19	International	1,332 04	900 00	
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	329 81	107 67	
21	Comté de Lévis	694 21	2,222 69	
22	London	2,019 50	2,203 63	
23	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.		3,383 12	
24	Tramway de Moncton			
25	Montréal Parc et Ile *			4,207 27
26	Urbain de Montréal*	42,644 85	65,577 19	
27	Montréal Terminus*			
28	Montréal et Comtés du Sud		5,456 86	
29	Moosejaw		1,359 28	
30	Nelson	42 70	50 00	
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	150 67	3,269 72	
32	Niagara, St-Catharine et Toronto		9,604 78	21,489 17
33	Nipissing Central		1,121 60	
34	Oshawa	1,780 78	10,727 48	6,347 30
35	Ottawa			
36	Radial de Peterborough	1,112 55	161 60	
37	Comté de Pictou		102 50	
38	Port Arthur et Fort William		3,764 57	
39	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadelle)		7,780 41	
40	Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency)		7,175 25	
41	Sandwich, Windsor et Amhertsburg	2,809 16		
42	Sarnia			
43	Sherbrooke		986 53	
44	St-Jean		3,599 31	
45	St-Stephen			
46	St-Thomas			
47	Suburban Rapid Transit		4,289 90	1,800 00
48	Toronto	45,815 61	3,622 56	
49	Suburbain de Toronto	302 01	359 34	
50	Toronto et Radial de York		1,088 53	
51	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid			
52	Winnipeg	38,045 97	8,528 22	
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	853 68		
54	Yarmouth			
	Total	161,895 17	304,898 48	73,876 17

* Chiffres pour 1911.

pour l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

30	31	32	33	34	35	36	37	
Service des voitures—*Suite.*			En général.					
Nettoyage et sablage de la voie.	Enlèvement des neiges et glaces.	Total, service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impressions et papeterie.	Dépenses diverses de bureau.	Dépenses de magasin.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	496 68	11,256 19	....	317 00	355 53	127 28	....	1
....	90 77	2,052 18	115 00	813 99	35 00	....	....	2
....	1,329 81	20,691 77	1,587 00	5,746 63	482 24	....	....	3
12,339 55	7,603 69	1,195,912 79	35,987 20	53,810 48	14,657 56	14,225 05	13,487 28	4
5,177 18	1,290 91	136,404 27	5,175 00	1,440 00	693 55	847 28	235 42	5
165 22	5,337 42	45,752 86	7,696 13	5,250 02	903 23	273 81	356 11	6
....	201 16	33,799 70	3,625 39	619 03	869 55	158 52	....	7
....	826 72	11,869 42	1,280 05	....	207 88	468 56	....	8
....	1,738 98	105,284 01	10,224 55	....	1,074 33	481 28	....	9
....	2,170 51	35,465 46	3,860 16	9,162 40	822 30	1,114 13	....	10
....	6,527 62	34,266 66	4,217 36	....	382 88	....	1,391 32	11
....	....	8,640 80	1,501 25	....	233 62	....	....	12
501 87	5,349 70	62,553 56	3,600 00	1,540 00	948 00	698 38	230 53	13
....	427 57	14,289 14	745 20	2,715 42	220 57	....	....	14
....	1,022 37	29,044 79	1,656 00	6,714 60	641 57	....	....	15
....	3,238 47	54,043 31	2,125 20	6,924 51	506 09	....	....	16
....	6,306 79	125,768 77	5,754 60	14,397 61	802 50	....	....	17
....	4,429 62	41,367 07	1,835 00	2,563 20	406 11	760 39	....	18
....	145 96	17,999 02	2,066 28	1,373 91	162 06	892 96	420 44	19
....	514 36	11,503 85	2,339 15	....	284 09	286 17	....	20
389 89	5,661 11	29,312 14	2,563 59	850 00	150 80	15 00	....	21
404 41	1,695 80	79,546 88	4,673 52	1,665 88	260 81	387 48	1,374 28	22
....	846 94	23,841 67	4,140 00	2,028 60	1,720 57	365 28	....	23
....	60 00	4,389 85	227 40	....	75 00	....	....	24
650 45	10,178 81	84,364 69	20,129 50	3,367 96	349 71	....	....	25
34,274 14	135,944 09	1,352,598 51	45,783 28	48,363 17	7,127 01	3,636 02	13,915 24	26
2,293 13	8,675 23	50,279 39	100 00	1,228 59	188 76	....	....	27
....	....	22,830 62	3,028 68	....	549 54	618 55	169 34	28
....	8 22	17,549 04	1,300 00	1,569 25	239 58	352 12	....	29
46 80	....	5,717 12	1,652 10	....	154 90	....	....	30
510 69	913 08	29,180 20	905 84	637 46	123 77	197 88	171 03	31
2,170 61	4,492 47	123,381 08	10,193 29	7,441 38	2,827 90	1,705 38	782 29	32
17 08	216 68	12,141 24	370 25	935 00	425 74	135 61	....	33
....	....	29,897 26	3,300 00	435 00	340 02	....	....	34
....	17,716 17	284,510 62	39,601 67	....	974 47	559 02	636 10	35
123 62	501 53	16,430 61	1,768 01	957 89	120 25	1,544 50	19 52	36
....	720 59	11,608 66	2,100 00	503 62	....	261 52	....	37
....	1,086 81	52,901 69	5,447 44	....	547 61	132 58	....	38
3,000 00	15,858 59	138,484 08	8,426 95	4,213 47	856 69	1,147 21	2,866 36	39
....	4,670 66	53,830 35	3,178 55	6,084 34	2,841 83	1,070 85	....	40
....	....	48,273 13	4,000 00	1,200 00	466 16	....	....	41
....	....	9,802 25	2,432 00	520 00	333 51	412 23	....	42
....	1,930 98	20,093 27	2,160 82	....	61 19	159 52	....	43
....	9,103 04	81,077 74	1,393 32	1,289 70	....	529 00	536 83	44
....	330 55	7,865 15	2,045 00	332 00	21 85	79 25	....	45
....	....	14,556 52	930 00	420 00	....	215 25	....	46
....	....	27,633 45	700 00	....	....	508 74	....	47
5,715 04	8,161 22	1,326,356 48	36,192 74	43,314 64	5,744 22	8,916 46	7,108 87	48
1,244 29	965 55	18,835 14	1,875 00	2,137 50	....	633 84	....	49
5,489 11	6,875 30	91,369 86	7,990 00	4,524 13	648 21	1,726 48	1,871 20	50
....	....	23,092 06	3,426 58	1,565 50	565 50	551 23	480 00	51
11,687 09	....	661,543 70	7,263 60	21,126 54	....	7,444 47	1,879 66	52
314 67	....	16,171 32	1,100 00	4,732 05	556 54	834 86	....	53
....	....	3,129 08	1,661 44	....	112 33	....	....	54
86,514 84	285,662 53	6,770,560 47	327,451 09	274,832 47	53,073 13	54,474 14	47,931 82	

TABLEAU 5—Compte des dépenses

Numéro.	38	39	40	41
		Dépenses		
	Nom du chemin de fer.	Dépenses d'écurie.	Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin	....	....	427 49
2	Berlin et Northern	....	....	309 09
3	Brantford et Hamilton	4,025 62	88 66	1,367 45
4	Colombie-Britannique	7,368 96	8,679 28	10,766 29
5	Calgary Municipal	....	294 89	5,454 31
6	Cap-Breton	243 69	7 95	3,215 26
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	....	....	2,733 37
8	Cornwall	....	....	....
9	Edmonton Radial	636 24	1,483 13	4,667 67
10	Galt, Preston et Hespeler—Ligne affermée, Preston à Berlin	....	304 40	3,440 61
11	Grande Vallée	....	....	2,029 35
12	Guelph Radial	....	1,249 56	90 67
13	Halifax	1,031 83	513 00	2,501 51
14	Hamilton et Dundas	93 54	52 84	447 67
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	1,967 43	74 94	986 81
16	Hamilton Radial	818 58	79 27	1,320 40
17	Hamilton Street	....	849 68	1,120 88
18	Hull	2,863 80	72 61	993 77
19	International	....	....	343 44
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	....	2,301 77	1,188 60
21	Comté de Lévis	574 12	50 93	389 99
22	London	300 04	....	2,342 48
23	London and Lake Erie Ry. & Transportation Co	....	1,068 20	1,384 56
24	Moncton Tramways	....	....	129 90
25	Montréal, Parc et Ile	....	1,795 28	....
26	Montreal Street	6,463 94	2,159 49	25,475 42
27	Montreal Terminal	....	684 07	599 64
28	Montréal et comtés du sud	....	189 69	46 89
29	Moose Jaw	....	202 20	137 41
30	Nelson	....	....	141 51
31	Chutes Niagara, parc et rivière	108 16	2,081 98	844 82
32	Niagara, Ste.-Catherine et Toronto	2 85	3,129 19	1,359 86
33	Nipissing Central	101 20	59 65	50 00
34	Oshawa	782 00	....	2,464 80
35	Ottawa	....	5,098 80	6,104 50
36	Peterborough Radial	....	698 11	391 16
37	Comté de Pictou	389 70	....	1,138 36
38	Port-Arthur et Fort-William	....	....	282 37
39	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadelle)	673 97	....	5,714 42
40	Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency)	....	1,889 57	8,516 93
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	....	257 00	2,104 44
42	Sarnia	1,625 99	....	4,372 78
43	Sherbrooke	....	....	....
44	St-Jean	564 81	1,090 67	2,763 20
45	St-Stephen	....	....	101 44
46	St-Thomas	....	4 00	....
47	Suburban Rapid Transit Co	....	....	....
48	Toronto	5,322 07	144 41	14,855 40
49	Toronto Suburban	113 46	....	426 03
50	Toronto et York Radial	7,826 89	1,638 78	4,889 81
51	Windsor, Essex et Lake Shore Radial	....	1,260 47	....
52	Winnipeg	....	....	17,807 04
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	....	151 68	500 00
54	Yarmouth	....	....	5,692 31
	Total	43,908 89	39,706 15	154,432 11

pour l'année expirée le 30 juin 1912—*Fin.*

42	43	44	45	46	47	48	49	
Suite.								
Dommages.	Frais de justice se rattachant aux dommages.	Frais divers de justice.	Loyer de terrains et bâtiments.	Loyer de voies et gares terminales.	Assurance	Total général.	Total des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	572 44	....	1,660 03	3,459 77	26,637 61	1
....	....	....	100 00	....	352 50	1,725 58	6,166 72	2
2,930 70	....	580 35	460 00	6,764 85	564 64	24,608 14	83,508 44	3
92,988 32	....	7,016 41	....	9,254 95	17,619 75	285,861 53	2,543,382 82	4
....	....	....	950 00	....	1,952 86	17,043 31	282,600 56	5
2,930 58	....	1,450 24	487 90	....	2,455 31	25,270 23	126,783 49	6
255 65	....	6 65	....	282 75	638 64	9,189 55	70,287 88	7
35 20	1 00	....	....	....	1,327 95	4,803 77	23,948 32	8
3,714 37	....	....	....	....	4,894 15	25,692 59	314,696 91	9
5 00	....	....	174 60	2,599 00	4,190 00	25,672 60	104,271 87	10
362 07	30 00	....	1,296 62	600 00	775 63	11,085 23	75,867 05	11
....	....	24 25	....	402 98	496 20	3,998 53	25,105 04	12
5,254 20	500 00	655 63	....	....	789 33	18,261 81	129,293 05	13
1,269 49	....	225 76	....	4,603 80	117 73	10,492 02	42,178 09	14
5,728 76	....	1,100 86	304 00	8,237 57	715 58	28,128 12	109,363 57	15
3,963 22	....	1,496 99	....	10,805 36	923 78	28,963 40	123,024 46	16
24,966 49	1,896 65	....	10,200 94	....	3,047 54	63,036 89	297,439 38	17
....	....	3,000 00	....	....	1,701 74	14,196 62	102,668 56	18
1,292 75	....	468 55	506 98	....	570 67	8,098 04	41,429 66	19
37 00	....	....	....	....	631 08	7,067 86	30,716 32	20
205 90	145 20	....	158 58	1,205 00	3,594 26	9,903 37	61,370 43	21
11.409 11	....	399 96	6 00	....	2,200 00	25,019 56	194,637 23	22
460 39	....	....	....	1,417 40	2,207 57	14,792 57	80,200 95	23
....	....	....	45 00	....	300 00	777 30	6,631 90	24
7,325 55	....	3,588 47	....	....	2,325 00	38,881 47	251,245 01	25
113,683 66	....	17,783 71	13,009 41	....	25,149 64	322,549 99	2,664,148 56	26
5,362 73	....	794 94	....	....	1,444 13	10,402 86	122,116 10	27
....	577 05	....	....	27,904 20	1,084 82	34,168 76	91,365 16	28
23 20	....	95 89	....	....	592 91	4,512 56	28,982 31	29
....	....	83 45	47 50	2 00	457 80	2,539 26	13,080 78	30
37 85	0 57	335 89	61 60	10,000 00	2,875 00	18,381 85	80,387 34	31
5,127 79	290 68	....	....	2,134 63	3,439 29	38,434 53	268,445 18	32
....	....	512 60	....	....	675 33	3,265 38	34,367 36	33
711 12	....	....	....	1,084 28	1,133 59	10,250 81	69.844 29	34
7,381 97	....	181 25	....	....	9,496 62	70,034 40	510,460 17	35
....	....	278 81	334 00	....	1,330 06	7,442 31	34,962 25	36
1,001 98	....	....	....	....	584 08	5,979 26	31,480 00	37
49 17	....	355 00	....	....	1,800 00	8,614 17	122,396 09	38
481 70	Cr. 3 19	709 48	....	....	3,626 36	28,713 42	223,737 03	39
272 63	284 68	284 68	....	....	3,817 09	28,241 15	140,530 36	40
3,013 45	....	1,786 92	....	....	900 00	13,727 97	122,413 64	41
15 00	....	42 58	....	....	935 59	10,689 68	33,153 95	42
17 95	....	129 59	....	....	575 02	3,104 09	36,400 69	43
1,786 35	....	....	....	....	1,442 27	11,396 15	148,266 70	44
....	....	....	....	....	302 11	2,881 65	26,512 74	45
....	....	....	1 00	....	315 50	1,885 75	26,398 99	46
....	....	....	....	....	....	1,208 74	53,051 52	47
221,625 71	....	9,609 16	....	3,452 56	18,064 39	374,350 63	2,703,747 05	48
....	2 00	92 00	685 11	....	2,435 48	8,400 42	51,570 07	49
10,205 00	381 50	....	....	....	2,021 87	57,059 85	293,140 55	50
341 00	300 00	....	....	....	7,650 00	16,140 28	76,642 22	51
....	....	....	....	....	....	55,521 31	1,035,779 08	52
....	....	....	....	....	....	7,875 13	50,615 87	54
....	....	....	250 00	....	108 45	7,824 53	19,223 26	53
536,273 01	4,406 14	53,089 47	29,651 68	90,75133	148,309 34	1,871,626 75	14,266,674 63	

TABLEAU 6.—Sommaire descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin 1912.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Voitures à voyageurs.				Autres voitures.							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Voitures à voyageurs combinées	Total, voitures à voyageurs	Voitures à marchandises.	Voitures-postes, messageries et bagages.	Voitures combinées.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses	Total, voitures de toutes catégories.
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin	7	2	....	9	....	....	....	1	....	1	....	11
2	Berlin et Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3	Brantford et Hamilton	6	....	....	6	....	....	....	....	....	....	....	6
4	Colombie-Britannique	278	3	....	281	320	10	....	....	5	1	108	725
5	Municipal de Calgary	48	1	....	49	....	....	....	4	....	....	2	55
6	Cap-Breton	19	....	....	19	2	....	1	....	3	1	....	26
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	7	2	....	9	17	....	....	....	—	....	3	29
8	Cornwall	7	3	....	10	2	....	....	....	....	1	....	13
9	Radial d'Edmonton	....	....	45	45	....	....	....	1	....	2	2	50
10	Galt, Preston et Hespeler, (ligne affermée—Preston à Berlin)	9	4	2	15	3	....	2	2	....	2	3	27
11	Grande Vallée	12	12	....	24	1	....	....	1	1	1	....	28
12	Radial de Guelph	10	5	....	15	....	....	....	1	1	....	1	18
13	Halifax	24	26	....	50	....	....	....	....	....	4	21	75
14	Hamilton et Dundas	1	2	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	8	2	....	10	5	....	....	....	....	....	....	15
16	Radial d'Hamilton	9	....	....	9	9	....	....	1	1	....	....	20
17	Urbain d'Hamilton	58	33	....	91	....	....	....	....	....	3	1	95
18	Hull	25	13	....	38	....	1	....	1	2	3	2	47
19	International	11	....	....	11	....	....	....	1	....	1	....	13
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	8	12	....	20	1	....	....	1	....	2	....	24
21	Comté de Lévis	13	8	....	21	....	....	....	2	1	3	....	28
22	London	39	14	....	53	....	1	....	1	....	2	3	59
23	London and Lake Erie Ry. and Transportation Co.	16	....	....	16	7	....	....	2	....	....	....	25
24	Tramway de Moncton	4	....	....	4	....	....	....	....	....	1	....	5
26	Montréal Parc et Ile *	12	16	10	38	1	....	....	4	4	2	1	50
26	Urbain de Montréal *	498	254	75	827	64	....	....	15	4	29	1	940
27	Montréal Terminus *	16	18	....	34	2	....	....	2	3	1	2	44
28	Montréal et Comtés du Sud	10	....	....	10	....	....	2	1	1	1	....	15

29	Moose Jaw	11			11						1		12
30	Nelson	2			2						1		3
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	9	18		27			2		1		2	32
32	Niagara, St-Catharines et Toronto	24	16		40	30			15	3		8	96
33	Nipissing Central	6			6				2				8
34	Oshawa	1	2	1	4		1					4	9
35	Ottawa	66	52	34	152		2		4	4	10		172
36	Radial de Peterborough	10	6		16				1	1	2		20
37	Comté de Pictou	5			5	1			1	2			9
38	Port Arthur et Fort William	23	2		25		1			2			28
39	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	55	50		105					4	9	6	124
40	" " (Montmorency)	15			15							2	17
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg	28	16		44		3		3	1			51
42	Sarnia	10	2		12		1						13
43	Sherbrooke	10	9		19		1			1	1		22
44	St-Jean, *	25	26		51				1	3	4		59
45	St-Stephen	4	4		8				1	1			10
46	St-Thomas	6	8		14					1			15
47	Suburban and Rapid Transit												
48	Toronto	279	180	407	866				10		17	12	905
49	Suburbain de Toronto	11	3		14				2	1			17
50	Toronto et Radial de York	40	4		44		10		9	4		1	68
51	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	9			9	13	2			1		2	27
52	Winnipeg	232	35		267				9	1	6	7	290
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	12			12	5			4				21
54	Yarmouth	1	3		4								4
	Total	2,049	866	574	3,489	483	33	7	103	57	112	194	4,478

* Chiffres pour 1911.

TABLEAU 7.—Sommaire des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1912.

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.			Employés.			Autres.			Totaux.		
		Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Berlin et Nord	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	1	1
3	Brantford et Hamilton	....	1	1	....	....	....	....	1	1	....	2	2
4	Colombie-Britannique	4	158	162	4	44	48	3	24	27	11	226	237
5	Municipal de Calgary	....	1	1	....	....	....	3	....	3	3	1	4
6	Cap-Breton	....	....	....	....	....	....	1	3	4	1	3	4
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	....	....	....	1	....	1	....	....	....	1	....	1
8	Cornwall	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Radial d'Edmonton	....	....	....	....	....	....	1	26	27	1	26	27
10	Galt, Preston et Hespeler—Ligne affermée—Preston à Berlin	....	3	3	....	5	5	1	....	1	1	8	9
11	Grande Vallée	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Radial de Guelph	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
13	Halifax	1	39	40	....	4	4	....	....	....	1	43	44
14	Hamilton et Dundas	....	1	1	....	1	1	....	3	3	....	5	5
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	....	12	12	....	3	3	....	....	....	....	15	15
16	Radial d'Hamilton	....	12	12	....	3	3	....	5	5	....	20	20
17	Urbain de Hamilton	....	233	233	....	4	4	4	116	120	4	353	357
18	Hull	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	International	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	....	1	1	....	....	....	....	5	5	....	6	6
21	Comté de Lévis	....	1	1	1	....	1	1	1	2	2	2	4
22	London	....	27	27	....	9	9	....	12	12	....	48	48
23	London and Lake Erie Ry. and Transportation Co.	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....	1
24	Tramway de Moncton	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	1	1
25	Montréal, Parc et Ile*	1	6	7	....	2	2	6	3	9	7	11	18
26	Urbain de Montréal*	3	403	406	....	56	56	27	272	299	30	731	761
27	Montréal Terminus*	....	3	3	....	1	1	1	5	6	1	9	10
28	Montréal et Comtés du Sud	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
29	Moosejaw	....	....	....	....	2	2	....	....	....	....	2	2
30	Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
31	Niagara Falls, Parc et Rivière	....	8	8	....	3	3	....	....	....	....	11	11
32	Niagara, St-Catharines et Toronto	....	....	....	1	....	1	1	....	1	2	....	2
	Nipissing Central	....	2	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2

34	Oshawa		1	1		11	11	1		1	1	12	13
35	Ottawa	1	2	3		1	1		28	28	1	31	32
36	Radial de Peterborough								3	3		3	3
37	Comté de Pictou		1	1					1	1		2	2
38	Port Arthur et Fort William	1	1	2					3	3	1	4	5
39	Quebec Ry., Light and Power Co., (Citadelle)		95	95	1	8	9		3	3	1	106	107
40	Quebec Ry., Light and Power Co., (Montmorency)		1	1		8	8	2	4	6	2	13	15
41	Sandwich, Windsor et Amherstburg												
42	Sarnia												
43	Sherbrooke		4	4					1	1		5	5
44	St-Jean*		5	5		1	1	1		1	1	6	7
45	St-Stephen												
46	St-Thomas												
47	Suburban Rapid Transit							1		1	1		1
48	Toronto	4	895	899		271	271	23	182	205	27	1,348	1,375
49	Suburbain de Toronto		2	2								2	2
50	Radial de Toronto et York		2	2		2	2	2	11	13	2	15	17
51	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid								2	2		2	2
52	Winnipeg	1	28	29		2	2	5	21	26	6	51	57
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg		2	2				1		1	1	2	3
54	Yarmouth												
	Total	16	1,950	1,966	8	442	450	86	736	822	110	3,128	3,238

*Chiffres pour 1911.

ANNEXE.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statistiques des chemins de fer étrangers.

—	Canada.	Etats-Unis.	Royaume-Uni.	Nouv.-Zélande	Australie méridionale.	Australia occidentale.	Nouvelles Galles du Sud.	Queensland.
	1912.	1911.	1911.	1911.	1911.	1911.	1911.	1911.
Milles de ligne en opération	26,727	243,229	23,417	2,742	1,676	2,286	3,713	3,868
Capitalisation nette $	1,588,937,526	14,431,309,000	6,443,557,690	144,085,190	66,401,554	58,496,979	§248,063,217	126,041,026
" " par mille de ligne $	59,451	59,345	275,166	52,547	39,619	25,589	52,623	32,586
Recettes brutes provenant de l'opération	219,403,753	2,818,780,000	619,037,907	17,005,019	9,807,219	8,976,172	29,405,398	13,288,093
" par mlile de ligne $	8,209	11,589	26,435	6,202	5,852	3,926	7,920	3,435
Frais d'exploitation $	150,726,540	1,935,511,000	382,606,743	11,209,257	5,949,203	5,920,188	17,963,164	7,607,179
" par mille de ligne $	5,639	7,958	16,338	4,088	3,550	2,589	4,838	1,967
Recettes nettes provenant de l'exploitat. $	68,677,213	883,269,600	236,431,164	5,795,762	3,858,016	3,055,984	11,442,234	5,680,914
" par mille de voie $	2,570	3,631	10,097	2,114	2,302	1,337	3,082	1,468
Rapport des frais et recettes pour cent	69	69	62	66	61	66	61	57
Recettes sur voyageurs $	65,048,187	658,772,785	262,581,034	6,897,045	3,137,302	2,903,424	11,610,528	4,664,963
" marchandises $	149,961,140	1,929,335,456	307,987,268	10,107,974	6,435,383	5,619,355	17,449,063	8,623,130
Nombre de voyageurs transportés	41,124,181	979,101,000	*1,326,316,990	*11,200,613	16,619,953	14,828,603	a60,919,628	*8,299,184
" de tonnes de marchandises transp.	89,444,331	1,727,988,000	523,577,178	5,863,674	2,731,357	2,788,203	10,355,565	3,028,659
Milles de voie simple	26,727	c358,313	10,311	2,761	1,676	2,375	3,761	†4,226
" voie double	1,752	....	f13,106	....	....	....	....	....
" voie d'évitement	6,149	....	14,660	....	....	257	....	....
Parcours total des trains, en mille	100,930,271	1,209,330,000	428,600,000	8,141,075	5,855,967	4,963,107	17,006,697	9,367,279
Recettes moyennes par train-mille :								
Trafic total $	2·18	2·33	1·44	2·09	1·67	1·81	1·73	1·42
Nombre de milles en construction	8,826	....	....	....	290	354	292	1,616
Accidents :								
Tués	568	10,151	g1,062	35	13	13	....	....
Blessés	3,780	113,076	g8,342	751	215	114	....	....

—	Victoria.	Tasmanie.	Cap de Bonne-Espérance.	Egypte.	France.	Allemagne.	Chine, Imperial Rys. North China.	Indes.
	1911.	1910.	1909.	1910.	1908.	1909.	1910.	1910.
Milles de ligne en opération	3,505	474	3,326	1,405	25,117	36,235	603	32,099
Capitalisation nette $	214,846,433	19,702,681	157,027,512	124,823,765	2,869,268,762	4,048,810,560	49,971,571	1,404,951,360
" par mille de ligne $	61,297	41,567	47,212	88,842	94,933	111,737	82,871	43,769
Recettes brutes provenant de l'opération $	23,828,222	1,382,681	15,228,063	16,546,988	346,885,135	682,301,280	10,928,242	163,655,040
" par mille de ligne $	6,798	2,719	4,578	11,777	13,811	18,829	18,123	5,098
Frais d'exploitation $	14,559,475	1,030,218	10,085,393	9,603,048	200,918,950	481,728,720	3,474,187	86,903,040
" par mille de ligne $	4,154	2,317	3,032	6,835	7,999	13,294	5,761	2,707
Recettes nettes provenant de l'exploit $	9,268,747	352,463	5,142,670	6,943,940	6,145,966,926	200,572,560	7,454,055	76,752,000
" par mille de ligne $	2,644	743	1,546	4,942	5,812	5,535	12,362	2,391
Rapport des frais rt recettes pour cent	61	75	66	58	58	71	32	53
Recettes sur voyageurs $	11,460,294	560,543	4,442,970	8,041,548	114,311,146	190,350,960	5,141,402	54,785,280
" marchandises $	11,960,799	134,295	8,901,625	8,316,632	176,824,527	425,517,120	5,394,226	97,381,440
Nombre de voyageurs transportés	693,795,806	1,650,455	15,344,717	25,727,045	479,396,175	1,469,639,916	3,239,158	371,580,000
" tonnes de marchandises transp.	4,967,627	439,556	1,350,268	5,532,051	158,165,909	491,024,070	2,752,155	65,600,000
Milles de voie simple	3,864	474	3,326	1,742	30,224	36,235	603	29,805
" voie double	....	....	....	....	....	....	....	2,294
" voie d'évitement	628	....	....	448	....	....	148	6,473
Parcours total des trains, en mille	12,972,723	1,059,790	7,292,306	8,956,472	....	....	2,038,857	132,823,000
Recettes moyennes par mille :								
Trafic total $	1·84	1·30	2·09	1·85	....	....	5·36	1·23
Nombre de milles en construction	211	....	107	....	4,001	....	....	2,765
Accidents :								
Tués	49	....	....	....	....	....	....	1,857
Blessés	829	....	....	2,406	....	....	....	1,664

(c) Milles de voie. * Non compris billets de saison. (f) Deux voies ou plus. (g) Chiffres pour 1910. § Comprend ateliers et matériel roulant. (a) Comprend 34,806,004 billets hebdomadaires d'ouvriers et billets de saison. † 358 milles en sus des lignes appartenant à l'Etat. (b) Comprend 85,402,235 voyageurs du Metropolitan-Suburban à moins de 20 milles de Melbourne.

INDEX

